

A KÜLÖNBÖZETI ÁRSZABÁLYOK

JOGOSULTSÁGA ÉS HATÁSA.

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA ÁLTAL A DÓRA-JUTALOMMAL
KOSZORUZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

G Y Ö R G Y E N D R E.

Ára 1 frt 80 kr.

BUDAPEST, 1876.

A M. TUD. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALA.

(Az Akadémia épületében.)

A KÜLÖNBÖZETI ÁRSZABÁLYOK

JOGOSULTSÁGA ÉS HATÁSA.

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA ÁLTAL A DÓRA-DÍJJAL
KOSZORUZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

GYÖRGY ENDRE.

BUDAPEST, 1876.

A M. T. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALÁBAN.

(Az Akadémia épületében.)

J e l i g e :

»A szállítási vállalatokat csak mint a forgalom előmozdítóit ösmerem el jogosultaknak ; nem ők szabják meg az ország kereskedelmi politikáját, nem ők jelölik ki a kereskedelmi központokat, és nem ők vannak felhatalmazva kedvezni valamely forgalmi központnak.«

Gr. Zichy József, a képviselőház
1872. febr. 21-ik ülésében.

I.

B e v e z e t é s.

Azon nagymérvű civilizáló és kultur hatáson kívül, melyet a vasutak újabb szellemi életünk minden ágára gyakorolnak: természetesen a közgazdaság terén is óriási változásokat hozott létre a vasutak megjelenése.

Mennél tovább tűnnek fel az átalakulás eredményei, melyeket e ma még mindig kiszámíthatlan hatású találmány létesített: annál inkább tűnik fel azon horderő nagysága is, mely e találmányhoz van kapcsolva, s mely lassanként összes viszonyaink reformálására van hivatva.

Mint a hogy a könyvnyomtatás feltalálása addig nem is sejtett alakot adott a közművelődés eszméjének: úgy a vasutak megjelenése is egészen új tünemények hosszú sorát hozta magával; a mely sorozatnak, ha nem is állunk már elején, de minden esetre távol állunk attól, hogy azt teljes egészben tekinthessük át.

»Az alphabet s a könyvnyomtatás egyedüli kivételével, — mondja oly szépen, mint igazán Macaulay, — azon találmányok járultak legjobban hozzá nemünk civilizációjához, a melyek a távolságot rövidítették meg. A közlekedési eszközök minden tökélyesbülése hasznot hoz az emberiségnek, úgy anyagi, mint erkölcsi s értelmi tekintetben, s nemcsak a különböző természeti s műtermények kicserélését könnyíti meg, hanem a nemzeti s vidéki előítéletek mellőzésére, s a nagy emberi család minden ágának szorosabb összeköttetésére is sokat tesz.«

Mindezek mellett azonban senki sem fogja tagadni, hogy főleg a nemzetgazdasági élet az, a melyet legközelebb-ről érintettek a vasutak feltalálását követő legfontosabb változások.

A vasut oly kitűnőleg nemzetgazdasági jellegű, mint talán az újabb felfedezések közt egy sem; és miután egy nagy horderejű felfedezés, valóságos forradalmat eszközöl a szellemi világban: semmi sem természetesebb, mint az, hogy a vasutakkal együttesen számos oly kérdés jelentkezett a nemzetgazdaság előtt, mi a tudomány eddigi készletével megoldható vagy éppen nem, vagy csak felette hiányosan volt.

Az analógiák keresése azonban, mint rendesen, itt is, — egyenes arányban azon könnyebbséggel, a mit a megfejtésnél okozott —, az eredményben oly zavarokat idézett elő, a melyek felette sok nehézségre adtak alkalmat, elméletben és gyakorlatban egyaránt.

Leginkább érezhető volt ennek nyomása a vasutak anya-országában, Angliában, s éppen azért az angol törvényhozás egész története e tárgyban, — növelve a nép conservatív jellege által, — élő példája az analógiák által okozott zavarok káros hatásának.

Nem kell felednünk, hogy a continens egész területén, a vasutak jóval később jelentek meg, mint Angliában; s ha Belgium mintaszerű eljárását dicsérjük: nem lehet felednünk azt, hogy az 1837-ki törvény körülből 37 évvel ifjabb az első angol vasuti törvénytől, s 8 évvel ifjabb annál, a mely gőzmozdonyu vasutra hozatott. 37, illetőleg 8 év pedig eléggé arra, hogy annyi eredmény létesítessék, a mennyiből államférfiui tapintat a dolog lényegére következtetni képes; legrosszabb esetben pedig annak fontosságát belátja eléggé arra, hogy intézkedéseiben több óvatossággal járjon el.

A vasutak nemzetgazdasági fontosságát azonban nem méltányolták soha annyira, mint kellett volna.

»A vasutak nemzetgazdasági következményei és hatásai, — mondja Sax (Oekonomik der Eisenbahnen), — azok végtelen befolyása a mai nemzet- és világgazdaságra, mindig csak alkalomszerűleg, és csak egyik, vagy másik éppen szóban forgó irányban tekintetnek s méltányoltatnak; Knies munkái, a

melyek a vasutak nemzetgazdasági jelentőségének minden tárgyu kimerítő rendszeres előadását czélozzák, a közönséges nemzetgazdasági művekben nem találnak felvételre, — sőt a mi még sajnosabb: a némely pontnál szükséges kiegészítést s helyreigazítást sem lelik fel.»

Ezen körülmény nem vonatkozhatik arra, mintha a vasuti irodalom szegény volna: egy jeles szakíró (Perrot) mondja valahol, hogy a vasuti irodalom épen az, a hol több ember ír, mint a mennyi olvas; hanem azt sem lehet eltagadnunk, hogy a vasuti irodalomnak legalább is 75—80%-ka foglalkozott egész a legutóbbi évekig, a vasutakkal csupán úgy, mint műszaki tárgyakkal; s a megmaradt 20—25 %-ból legalább is felerész a vasuti igazgatás egyes részeit tárgyalta.

Kétségtelenül elszomorító körülmény; s annál inkább, mert látjuk s tapasztaljuk, miszerint a vasuti igazgatásnak épen nem azon ágai részesültek szorgosabb tárgyalásban, a melyek a gazdasági életet épen legközelebből érintik, s a melyeket más szempontból alig lehet tárgyalni; — mint a minő például az árszabálykérdés is. Azon vasuti művek legnagyobb részében pedig, a hol egyáltalában szó van rólok, úgy tárgyaltnak e kérdések, mint egyes műszaki tények egyoldalu következményei, a melyek megoldása merev fizikai törvények alapján volna csak lehetséges.

S mennél nagyobb a vasutak fontossága a nemzetgazdaság terén, annál sajnálatra méltóbb ezen tünemény.

Távolról sem akarom a vasutak óriási fontosságának bebizonyítására idézni azon számokat, miket Chevalier kitünő czikke állit össze a »Dictionnaire de l'Économie politique«-ban azon óriás erő s idő megkimélésről, a mely a nagy angol találmány által létesítettett; csupán azon értekezésből akarok némely részleteket felsorolni, a mely valóban méltó volna hogy szélesebb körben ismertessék, mint a milyenben tényleg ismertetik.

Dudley Baxternak, a nagyhirű statisticusnak művét értem: a vasutak kiterjedéséről s annak eredményeiről (Railway extension and its results), mely a statistikai társaság közlönyében a XXIX. kötetben jelent meg 1866-ban.

»1830 előtt 5 évvel, — olvassuk e műben, — Belgium

kereskedése csak 10 millió font sterlig volt; Hollandé, melytől akkor vált el, két annyi. Belgiumban 1833-ban Stephenson György készítette el a vasuti terveket, 1834-ben létre jött a törvény, mely a vasutak építését elrendelte. S az eredmény mi lett? Az, hogy Belgium kereskedelme 1864-ben 97 millió fontra emelkedett, s átlag 1835-től kezdve, évente 9%-al emelkedett. Holland kereskedelme 28 millióról 1839-ben, 59 millióra emelkedett 1859-ben; tehát 20 év alatt Holland megkettőztette, Belgium megötszörözte kereskedelmi formalmát.

Mik voltak e feltűnő körülmény okai? Az, hogy a vasutak előtt a közlekedés felette nehéz volt; hajói s gyarmatai Belgiumnak nem voltak; a vasutak megadták részére az egyenes és gyors hozzáférést Németországhoz, Ausztriához s Franciaországhoz, s ez által Ostende s Antwerpenből nagy continentalis kikötőket teremtettek.

Hollandia csatornáiban bízva hátramaradt, s a pompás folyam- s csatornarendszer nem volt többé elegendő a forgalom modern igényeinek. De midőn ezt észrevette a holland kormány, már meglehetősen elkésett vele. Azonban az eredmény még így is érezhető volt. A hollandi-rajnai vasut, a mely ezen veszteség orvoslására szolgált, 1853-ban kezdetett meg s 1856-ban végeztetett be, — s eredménye az volt, hogy a korábbi forgalom egy részét sikerült visszaszerezni Hollandia részére.«

Még érdekesebb azonban szerző eszmemenetét kísérni ott, a hol a két nagy közlekedési hatalom hatását veti egybe műve X-dik fejezetében (Railways and Free trade), szólván a vasutak s a szabad kereskedelem hatásairól egymáshoz képest.

Az angol kereskedelem fejlődése 1834-ben kezdődött, tehát a szabad kereskedelem előtt, hanem a vasutakkal egyidejűleg és 1833 és 1852 közt az előbbi csaknem állandóan 85½ millióról 110 millióra, tehát 31%-al szaporodott, még mindig szabad kereskedés nélkül. 1842 s 1860 közt Anglia volt az egyedüli ország, a mely elfogadta a szabadkereskedést, hanem a többi ország kereskedelme is hatalmasan nö-

vekedett. Angliáé ez idő alatt 244, Franciaországé 169, Belgiumé 272, az északamerikai egyesült államoké 305%-al.

A közös eredmények közös okának a szerző a vasutakat véli, mert gőzhajók voltak azelőtt is. »Én tehát azon következtetésre jutok, hogy a vasutaknak, a melyek ezen óriási gátat elhárították, a melyek a szárazföldi szállításnak oly rendkívüli gyorsaságot s olcsóságot, oly határtalan képességet adtak, kellett lenni ezen hirtelen kereskedelmi emelkedésnél a fűtényezőnek, a fő és közvetlen oknak.«

Ezt tovább is támogatja a szerző, figyelembe véve azon terheket, a melyeket az iparnak s kereskedelemnek viselnie kell, a míg a termelő nyers anyaga készen kerül a fogyasztó kezei közé.

E terhek következő nyolczféle természetűek:

1. Belföldi szállítás a tengerig;
2. Tengeri szállítás Angliába;
3. Behozatali vám ott;
4. Belföldi szállítás a gyárig.

A gyártás után a kész termelvényeknél:

5. Belföldi szállítás a tengerig;
6. Tengeri szállítás a fogyasztó országig;
7. Ott beviteli vám;
8. Belföldi szállítás a fogyasztóhoz.

Összesen tehát 4 belföldi, 2 tengeri szállítás, 2 vám. — Ennélfogva az eredmény így áll: kivéve a tiltó vámokat, a vasutak behozatala előtt kétségtelenül a belföldi szállítás volt a legsúlyosabb teher a forgalomnál, sőt oly országban, a melyek nem voltak ellátva csatornákkal, néhány mértföldnyi szárazföldi szállítás abszolút tiltóvám volt. Ugy van az még most is némely részén Indiának, Spanyol- s Törökországnak. Oly országokban, a melyek csatornákkal el voltak látva, nem csak a csatornán szedett viteldijak voltak magasak, s a szállítás lassu, hanem az is volt a baj, hogy a csatornák a mellett, hogy az év egy részén esetleg nem használtathattak fizikailag, meghatározott helyeken létesülhettek csak. Ennélfogva a vasutak által nyújtott segély, mind olcsóság, mind időkimélés szempontjából messze felette volt, a szabad kereskedelem ál-

tal nyújtott, minden segélynek, a mely csak mérsékelt vámo-
kat törölt el.

»Az esetek nagy számában a vasutak többet tettek, mint
hogy olcsóbbá tették a kereskedést. Azok tették lehetővé azt»
— végzi a szakaszt Dudley Baxter, mely oly egyszerű és
mélyreható igazságokat tartalmaz, miként csodálnunk kell,
hogy ő előtte senki sem fedezte fel.

Hanem azon pontosság, melyet a vasutaktól, mint nem-
zetgazdasági tényezőktől meg nem lehet tagadni, másrésről
szükségessé teszi azt, hogy e fontos eszköz kellőleg s csakis
a közérdek céljából, annak előnyére használtassék fel;
vagyis más szavakkal: minnél fontosabbaknak bizonyulnak
be a közgazdaság érdekeire nézve a vasutak: annál inkább
szükséges, hogy a társadalom, s mint a modern társadalom
jogainak letétményese, az állam felé fordítsa figyelmét. Mert
a legridegebb manchesterismus mellett is lehetetlen el nem
ismerni azt, hogy a híres »Production von Sicherheit« oly
tényezők által is feltételeztetik, a melyek közvetlenül, csak az
átalános művelődés és jólétre hatnak ki. S az ily hatás leg-
jobbán mutatkozik a vasutaknál.

S mily csodálatos mégis. Még Cobden fellépte előtt jó-
val — s körülbelől Ádám Smithtel magával az elméletben,
a vasutak létre jöttével egyidejűleg pedig gyakorlatilag is,
megkezdődött az elmék ama nagy harca, a mely Peel nagy
emlékü budget beszédével fejeztetett be nagyjából s elvileg
Angliában, s mely azóta is folyvást ingerült vitákban tartja
a civilizált országok mindegyikét: a szabadkereskedés kér-
dése. Mig más oldalról a vasutak kérdése — egyes speciális
esetektől eltekintve, — rendesen csak akkor szokta érdekelni
a nagy közönséget, ha a vállalatok jóltevő volta mellett an-
nál kirívóbb eseteket csatolhat mellé azon fajból, a mely nap-
jainkban, úgy látszik, kifogyhatatlan adattárt biztosít a
Chronique scandaleuse számára.

Ugy látszik azonban, hogy ezen kérdések, hova tovább
figyelmesebb megfigyelés tárgyai lesznek, még pedig azon
szempontból is, a mely legközelebből érdekli a nemzetgaz-
daságot.

Az árszabályok kérdését értem. Azon nagy szolgálatok

mellett, mit a vasutak teljesítettek, az emberiség mindenemű érdekeinek, mindig jobban és jobban érezhető az, hogy a belföldi kereskedésnek teljes uraivá lettek; vagy mint egy szakiró elmésen kifejezi magát: ha a vasutak strikeolnának, holnap a civilizált világ fele nélkülözne.

Ily viszonyok közt az árszabálykérdés fontosságát kétségbe vonni épen nem lehet; fontosságát és messzé horderejét alig lehet kellően méltányolni.

Ha ma, vegyük fel, egy állam védvámi tételekkel akarja elzárni magát, egy vasutársaság, melynek terjedelmes vonala van, akármikor szembeszállhat vele — s nem kis kilátással a sikerre — árszabályainak megfelelő módosítása mellett, s a mi még feltünőbb: a nemzetközi forgalomnál fogva, mely a vasutak kapcsolata által fejtetett ki, nem csupán belföldi, hanem külföldi vasutársaság is teheti azt. A legutolsó esetek az orosz gabona svájcei üzleténél elég anyagot adnak ez igazság horderejét nálunk is mérlegelni.

Magára a belföldi forgalomránézve sincs másképen a dolog.

Thünen a maga elszigetelt államában (Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und National Oekonomie) azt állítja, hogy a vidéken nem lehet oly magas a gabonának az ára, mint a városi piaci ár; mert hogy ezen árat megkapja, előbb a városba kell vitetnie, és annyival, a menyibe az került, — kevesebb a gabonának értéke a mezőn, mint a városban. Lentebb (8 l.) kiszámítja, hogy a várostól feltett adatai szerint, ötven mértföldnyire már gabnát szállítani nem lehet, mert a szállítási költség magasabb a piaci árnál.

Képzeljük már most e körülmények háta mellé azt a forradalmat, a mit a vasutak megjelenése okozott a közlekedésben.

Az árak azon 50 mértföldön, mely megtermi a szükséges gabonát (hozá adva azon csekély átmérőjű vidéket is, a melynek a tengelyen való szállítás nem drágább a vasuti viteldijaknál) feljebb fognak emelkedni a gabonára nézve egyenesen, még pedig a megkimélt szállítási költség arányában, s ha az 50 mértföldnyi távolságban, már nem volt okszerű a mivélés: az ott műveletlenül talált föld, rögtön eke alá vona-

tik, s be jön azou határba, a merre a Ricardo-féle elmélet kiterjed, a hol tudniillik még jövedelmező a művelés.

De ugyan akkor a hatás másik irányban is mutatkozik. A vasutat nélkülöző azon vidékeken ugyanis, a melyek eddig elé bele estek volt azon zónába, a honnan még nyereséges volt szállítani a piacra, mennél távolabb: annál biztosabban kiesnek abból; földjeiket nincs érde kökben művelni, s ha más nemű körülményeik teljesen egyenlők maradnak is, — ez utóbb említett vidék, lassanként épen azon arányban, a mint az előbbi emelkedhetik, pusztulásnak indul.

Pedig az árszabályok hatásának még itten sincs vége. A vasutársaság vagy emeli, vagy leszállítja viteldíjait, a mint pénzügyi érdekei, vagy azon magasabb forgalmi politika, — mely a dolog természete szerint, nem veheti figyelmébe, az egyesek érdekeit, — parancsolja; s minden ily esetben változandósága, kisebb, vagy nagyobb tekintetben, egyik vidéket teljesen elpusztítaná, másikat meg művelné, hogyha a Thünen által említett viszonyok volnának csupán a valóságos élet viszonyai. Azonban a dolgok jelen állása mellett is, meg tesz annyit, hogy az egyik vidék egy, vagy másnemű ipar ágát elnyomja, változó tariffái által, a másik vidék javára.

Helyesen mondatott egy kitünő francia szónok által, hogy vasutaink geográfiai fogalmakká lettek; és pedig helyesen nem csak azon tekintetben, hogy egyes országok életképességének kiáltó jelei, s így birnak azon fontossággal, a mivel a természeti helyek birnak; hanem ezen kívül még azért is, mert a geográfiai helyzet által adott előnyöket nagyobbára, a hol megjelentek, elvették s állítottak helyébe kétségkívül nagyobb előnyöket, de a melyeknek meg van egy lényeges hátrányok, hogy tudniillik mesterségesek, és így teljesen külső, emberileg változó okoktól függenek, a melyekre az illető vidék befolyást igen nehezen vehet.

Széchenyinek egy kedvencz anekdotája szerint, ha valami hatalom azt parancsolná a magyar embernek, hogy ősztől—tavaszig nem szabad ki mozdulni a falvából: hát volna felirat és határozat; pedig hát tényleg ugy van: nem ereszti őket ki a sár.

Az anekdota éle mutatja, mily szükség volt nálunk a

közlekedés azon eszközeire, a melyek az időjárástól aránylag legkevesbbé függenek, de mutatja másrésről azt is, hogy nálunk sokkal inkább, mint másutt, uralkodó a vasuti árszabály, mert közutaink nagy részének szabályszerű járhatatlansága mellett, felette csekély azon kör, a mely Thünen elmélete szerint a tengelyen szállítás mellett is képes volna a szállítási költségeket kibírni.

Nem kell felednünk azt sem, hogy a hol a vasutak megjelentek: természetesen megsemmisítettek minden más közlekedési eszközt. Nem szándékom vizsgálni: mennyiben történt ez azon hátsó gondolattal, hogy azok megsemmisítése után, annál háborítlanabban élvezzék a monopol előnyeit; (mint a mire találunk eseteket idézve William Galt »Railway Reform«-jában szintugy, mint a német kereskedelmi kamrák jelentésének gyűjteményében a »Handelsarchiv«-ban); hanem, hogy megsemmisített, a hol lehetett, az tény. A közutakon közlekedő kocsik eltűntek, mert a megjelenő vasutak olcsóbbért és gyorsabban szállítottak; a csatornák egy részét igyekezett a vasut birtokosa kezébe keríteni, s ha lehetett egyeséigleg meggátolni azok felvirágzását, ujak építését lehetőségig megakadályozván, itt-ott még árszabályi módon is lehetőleg erős versenyt kezdve ellenök.

Szóval a vasutak igyekeztek minden tőlök kitelhetőt megtenni arra, hogy természetüknél fogva birt monopolistikus helyzetök, a mely sok helyütt (mint pl. Poroszországban) törvény által is megerősített, teljesen biztosítva legyen.

Egy ideig a mentőszere ezen monopolium ellen a versenyben kerestetett, a mely ezen vállalatok közt felébredt. Tagadhatlan, volt is mindazon országokban, a hol a versenyzés nem volt lehetetlenné téve — mint lehetetlenné tétetett az például Franciaországban — igen erős harc gyakran a társaságok közt: de végre is bekövetkeztek az egyességek különböző nemei, s az egybeolvadások, melyeket Franciaországban a törvény segített, sőt kényszerített, Angliában a törvényhozás lehetőleg gátolt, de azért ugyanegy eredménnyel, azzal tudni illik, hogy jelentéktelenebb kisebb társaságok kivételével, az egész ország meg van osztva itt is, ott is egy néhány főbb társaság közt.

Ez volt a dolog természete. Mind a befektetett tőke nagysága, mind azon körülmény, hogy az első pálya a lehetőleg legjobb vonalon tétetett le, mind az, hogy szükség esetén, a két társulat tönkretette volna egymást versenyével, nemcsak kellőleg igazolja, de tőkekimélés szempontjából valóban kívánatosná is teszi, hogy az egybeolvadás minél szélesebb mérvet öltön. *Stephenson* egy híres mondata szerint: »a hol összejátszás lehetséges: a verseny lehetetlen« (Where combination is possible: competition is impossible) mindenütt igazolja magát s így azon bizonyára nem egyedül álló esetben is, — midőn egy bizonyos országban a törvényhozás a verseny kedvéért, kiépített hatalmas kamatbiztosíték mellett egy vonalat, a birodalmi fővárostól egy tartományi fővárosig, s az új versenyzővonal első gondja, a régi versenytárssal megalkudni, a kamatbiztosíték bérére.

Ezeknél fogva kétségtelenül igaza van *Stuart Mill*nek, midőn azt állítja, hogy a vasutaknak minden fenntartás nélkül engedni az építési, illetőleg kisajátítási jogot annyi volna, mint valamely állampolgárnak megengedni, hogy saját javára, kedve szerint szedhessen adót az összes lakosságtól.

Ezen gondolat vezetett az ugynevezett maximum árszabályok eszméjéhez, a midőn nevezetesen a törvényhozás az engedély-okmány kiadásakor meghatározta a viteldijak azon legmagasabb fokát, lehetőleg minden tárgyra nézve, a melyen túl a társaság nem emelkedhetik.

A maximum-tariffák ellen és mellett sok hozatik fel és sok alappal. — Kétségtelen dolog, hogy a maximum-viteldijak rendesen úgy állapíttatnak meg, hogy a társaság kényelmesen mozoghasson alatta (ámbar volt eset az angol törvényhozás előtt: London, Brighton and South Coast Railway, mely viteldíji maximumainak felemelése iránt kérelmét azzal indokolta, miszerint a verseny nyomása alatt fellette alacsonyra volt az a vasut engedélyezésekor szabva;) azonban más oldalról nem lehet tagadni, kivált oly országokban, a hol a vasutak teljes szabadságára van bízva a viteldijak tetszés szerinti változtatása a törvényileg megállapított maximumok keretén belül, hogy e maximumok adják az egye-

düli biztos alapot, a mire a vonal mentén eső kereskedés s ipar számíthat a vasut változó árszabályaival szemben.

Tudtommal nincs is törvényhozás, a mely ezen maximumokat ne vette volna fel engedélyokmányaiba.

A másik védő elv, mi szintén fel szokott vettetni, az, hogy a társaságok köteleztessenek, esetleg nem csak a szállítási, de az egyszerű fuvarozási üzletet is megtenni, azaz idegen kocsikat is szállítani vonalaikon; még inkább az, hogy vonalaik maguk is az illető használati díj lefizetése mellett, bárkinek is nyitva állanak üzletre.

Ezen záradék azonban technikailag még eddig kivihetetlen volt, s komoly nehézségek merültek fel ellene, hogy ha maga a társaság nem fog többet teljesíteni a vontatásnál, nem lesz-e szükséges egy második monopoliumot teremteni, azon óriási szállító vállalatok számára, a melyeknek a vasutak állomásain raktárainak, járműveinek és személyzetének kell lenni.

Ezen két ellenőrző biztosítás tartatik fön rendesen a vasuti engedélyokmányokban a közönség javára, mig másrészt a vállalat javára akár nyilvános (mint Poroszországban és nálunk), akár csak tényleg átadatik a forgalom monopolja, a mely mellett a forgalomnak nem szolgálja, hanem ura lesz.

Hogy a sineken való verseny, mely ujabban tényleges kísérletekre is ajánltatik, eltekintve attól, hogy technikailag is alig lehetséges, szintén nem lesz előreláthatólag kielégítő mód a közönség érdekeinek megvédésére, az alig lehet ma már kétség tárgya.

Azon indokolásban, melyben a német vasuti egyesület (Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen) kiküldött bizottsága, az egyöntetű osztályozás iránt beadott indítványt elveti, többek közt azt mondja, ezen javaslattal szemközt, mely szerint a szállítók a teher szerint felállítandó árszabály mellett, nagyobb működési kört nyernének, hogy »ez esetben a szállítási vállalatok vennék át az iparral szemközt a vasutak jelenlegi helyzetét, s az utóbbiakat egyszerű fuvarosokká tennék.«

Pedig a dolog természete szerint épen megfordítva áll a dolog; a vasutak vannak nevezetesen az utbirtokos szerepében, ki az ut használatáért jogosítva van megfelelő dí-

jakat szedni; s a használók, ez esetben a szállítási vállalkozók, a fuvarosok. Félre nem ismerhetőleg ez, s nem az, mit a bizottság mond ki, végeredménye azon javaslatnak is, a mely a versenyt óhajtja a sineken, s melynek természetessége ellen szólani annyival kevesbbé sem lehet, miután a hasonlat, a közutak s csatornákról vétetett, a hol pedig mindkét esetben az utbirtokos s a fuvaros két külön személynek vétetett.

E verseny azonban még ez ideig nem sikerült: s a vasutak kettős irányu monopolistikus helyzete nem kevésbé látszik biztosítva ma, mint volt a vasutak kezdetekor.

Szóval tehát a tariffák kérdésére nézve semmi általános megoldási eszköz még eddig nem találtatott fel. A maximális árszabályok elégteleneknek, a sineken való verseny lehetetlennek bizonyult be. Így az egész kérdés még mindig eldöntetlen, s eldöntését nagy érdekek követelik, mert méltán mondhatta Schäffle: (*Das gesellschaftliche System*) »Kevés nyilvános kérdés van egyáltalában, a mely egy nemzet egész szellemi s anyagi s gazdasági életét oly mélyrehatólag érintené, mint az árszabály-kérdés.«

S ime ezen fontos kérdésnek egyik legfontosabb ága az, a miről szólani akar ezen tanulmány a különbözőzeti árszabályokban, a melyek nemcsak, hogy rég képezik már nyilvános életben, gyűlésekben s irodalomban a vita tárgyát, nemcsak, hogy mindazon érdekeket mozgásba hozzák mindkét részről, a melyek a vasutak nemzetgazdasági feladatának meghatározására döntő momentumul szerepelnek: hanem azonkívül is oly mélyen érintik a közgazdasági érdekeket és kérdéseket, mint az árszabályoknak egyik más ága sem.

Kétségtelen dolog, hogy a differential-tariffáknak mindenek felett köszönhetünk egy dolgot. Azt nevezetesen, hogy érdekeket sértvén meg, a társadalom minden rétegében új érdekek teremtese által, a vasutak közgazdasági momentumai közt az első, mely nemcsak önmagában véve lett figyelemre méltó érdekelttség tárgya, hanem az érdekeltségek azon szoros egybefüggésénél fogva, mely közte s a többi természetű árszabályok közt van napjainkban, hova tovább az összes nemzetgazdasági mozgalomra,— a mennyiben a vasutakkal elválhatlan kapcsolatban van, — kiterjeszti ezen figyelmét a közön-

ségnek. S ez nagy érdem, miután, — mint fentebb említettem, — a vasuti irodalom sohasem tartozott az irodalom kedveltebb gyermekei közé; s a vasuti irodalomban magában is a nemzetgazdasági oldal legelhanyagoltabb volt.

Említettük fentebb azon fontos következményeket, a melyek a megállapított érdekekre bekövetkezhetnek akkor, ha a maximum határán belől is mozgosittatik a tariffa; de azt még nem említettük, hogy ha egy piacra dolgozó különböző helyi fekvésű, különböző irányban eső ipar és kereskedelem külön vonalak által van össze kapcsolva azon piacczal, nagyon természetesen az illető termelő nemcsak azon vonal árszabályának változásai által van érdekelve, a mely által ő köttetik össze a fogyasztó helylyel, hanem azon vonalak árszabályai által is, a melyek versenytársainak más vonalokon megkönnyítik a fogyasztási helyeket látni el árúikkal.

Azon lánczolatnál fogva, mely a reáladókat jelzi, hol t. i. a fizetett adómennyiségnek, mint kamatnak megfelelő tőkeösszeg az illető megadóztatott tárgy értékéből levonatik, a tariffák minden változtatására a vasut mentén eső megállapított érdekek értékének oly fluctuatióját létesíti, minőt a világ semmi nemű pénzügyminisztere sem volna bátor a törvényhozásnak ajánlani. Vegyük fel azon esetet, hogy a védvámi tételek 6, az adózási tételek 4, összesen tehát 10%-al adnak előnyt egy iparágnak a termelés értéke nyomán, s ennél többre rendszeren nagyobb térfogatu ipartermelésnél nem is terjed az, — mily könnyű egy vasut-társulatnak nemcsak azon kérdéses vidék árszabályai megfelelő felemelése, hanem a vele versenyző többi vidékek árszabályainak megfelelő leszállítása által is, nemcsak a concurrentiát a törvényhozás minden intentiójával szemben megnyitni, hanem egyuttal az illető iparágat teljesen lehetetlenné tenni.

A mi áll az egyes vidékekről, az áll az egyes üzletekről, s áll végre az egyes egyénekről.

Teljes szabadság hagyatván — a maximumok korlátaín belül — a vaspályáknak: van-e valami kézzelfoghatóbb, mint annak lehetősége, hogy azon üzletágakat, a melyek jövedelmeseek, de a melyek egyenlő árszabály mellett nem volnának jövedelmezők a vasuttársaságra nézve; és azon egyé-

neket, kik meghatározott mennyiségű szállítást biztosítanak az illető pályának: a vasutársaság maga is kedvezményekben részesítse? Látni fogjuk lentebb, hogy ez csakugyan bekövetkezett minden országban többé-kevesebbé; látni fogjuk, hogy a vasutársulatok előnyeiket ezen a téren is igyekeztek felhasználni; s hogy a törvényhozás figyelmét mindenütt magára vonta, már csak az általa sértett érdekek nagy számánál fogva is — ezen ügy.

S valóban igaza van egy német tudósnak (Stein: »Zur Eisenbahn-rechtsbildung« 28. 29. l.), midőn ezt mondja:

»Ezen küzdelem tárgya az, a szállítás feltételeit nem csak a pályák egyoldalú érdekei által, hanem a közérdek szempontjából is rendeztetni. Mivel már a szállítási szerződés a jog alapján a pályáknak az üzleti és viteldíjszabási szabályzata alatt áll elő, célja e tekintetben az, hogy ezen Reglement, mint a fuvaros szerződése, ne a pályától egyoldalulag határoztassék meg, hanem tartalma egy nyilvános jogi határozat jellegét vegye fel. Ezen nyilvánjogi határozottsága a szabályzatoknak, annál fogva egészen más valami, mint a kereskedelmi törvénykönyv meghatározása a fuvarról; a szabályzat nem csak a szerződéshez »in subsidium« adatik, a mire nem elégséges, mert az maga a szerződés, a mely a maga nyilvános jogával, a magánszerződés helyére lép.«

Ha így áll a dolog, és pedig csakugyan felre nem ismerhetőleg lényeges különbség választja el a dolgok jelen állapotában a fuvarosok és vasutak jogi helyzetét egymástól; — úgy a következtetés nem lehet más, mint az egyesek védelmére az összesnek lépni fel, s más szóval az államnak beavatkozni ezen viszonyok szabályozásába s azon ipso jure szerződést a vasutak s a szállító közönség közt lehetőleg úgy szabályozni, hogy az érdekek a legcomplicáltabb esetekben se legyenek veszélyeztetve.

Ily sok és fontos teendő hárulván az államra: midőn a differential-tariffákat illetőleg, minden egyes államnál kimutatjuk, azon törvényhozási s birói intézkedéseket, a mikkel az államhatalom ezen kérdéseknél közbelépni szükségesnek vélte: úgy véljük, leghelyesebben járunk el, mert példák világánál fogjuk látni egyésről azt, mily meszsze megy egyik

vagy másik államnál, az állami teendők szűkebb vagy tágabb felfogása szerint azon kör, a hová az állam az egyeseket védőleg, s az egyesek helyett szerződve — beleszól, másrésztől látni fogjuk azon küzdelmeket, a melyek minden ily lépés alkalmával, a két különálló s egymással szemben álló érdek: a vasuti vállalatok s a közönség közt vívattak, s a melyeknek alkalmából mind a két oldalról ki lettek fejtve mindazon érvek, a melyek a dolog lényege körül mind a két részről felhozhatók.

Önkénytelenül kell éreznem azonban, hogy még egy kérdésre, mely pedig lényegesen ide vág, nem adtam szabatos feleletet; arra nevezetesen, hogy az árszabályzat melyik osztályzatát tekintem én a különbözeti tariffákhoz tartozónak?

A felelet erre felette nehéz, s azért talán nem lesz helytelen, — utalva azokra, a miket tájékozás végett fentebb elmondtam volt, s melyek a kérdést elméleti szempontból eléggé magukban foglalják, — elmondanom, mint határozták meg ezen kérdést mások.

Mayer dr. úr, a német kereskedelmi congressus tudós titkára, ki a teljes szabad-verseny elvéből indul ki, azt mondja, hogy vagy van differentiál tariffa, s akkor minden árszabály az; vagy nincs. Szerinte nincs. A kérdés ezen értelmezéséhez közel áll a Handelstag többségének véleménye is. Alapja az, hogy minden vaspálya feltétlenül a verseny nyomása alatt készíti minden árszabályát.

A német birodalmi kancellár által a törvényhozás initiatívája folytán összehívott enquete a differential tariffák ügyében, először kinyilatkoztatva azt, hogy a differential tariffák ügyében felette bajos meghatározást adni, a következő négy csoportozatot vette fel a különbözeti árszabályok közé tárgyalás alá:

1. Árszabályok, melyeknél a szállítási illeték a végállomási díj különböző magassága miatt különböző (Tariffen mit fixen Expeditions-Gebühr), a hol tehát a különbséget csak az okozza, hogy e végállomási díjak nem állanak arányban az átfutott pályarész hosszával.

2. Árszabályok, a melyeknél a mázsa és mértföldszámai illeték a távolság szerint esik (Tariffen mit fallender Scala

des Centner-Meilen Satzes), a hol tehát a különbséget már az is okozza, hogy a távolabb eső mértföldek után a mértföld számra fizetendő díj is alacsonyabb.

3. Árszabályok, melyek egységesek, s a mértföldszámra való minden tekintet nélkül állapíttatnak meg (Einheitstariffe die ohne Rücksicht auf die Meilen-Zahl normirt sind), a hol tehát a távolság semmi figyelembe sem vétetvén, — más okok által határozatati meg a viteldij nagysága, s a hol ennél fogva a különbség teljesen önkénytes.

4. Viteldiji különbségek, melyek abból származnak, hogy a különböző vasutaknál különböző osztályozás van (Fracht disparitäten durch abweichende Classification bei den verschiedenen Eisenbahnen); a hol tehát a különbség abból eredt, hogy egy ugyanazon árutól a különböző pályákon különböző osztály viteldijai szedetnek.

E körülírt négy osztályhoz a mezőgazdák képviselői sürgették még azt is, hogy az ugynevezett rabatt-tariffák is felvétessenek, a hol nevezetesen a szállítás nagyobb vagy kisebb-mérvű voltaához aránylag meghatározott visszatérítések (Rückvergütungen) adatnak; ez ellen azonban a kereskedelmi érdekek és a vaspályák képviselői által felhozott, miszerint ez eset nem tartozik ide, miután nem a szállítás hosszas, hanem nagyterjedelmű voltán alapul, s ha ez bevételnek: akkor az egész kocsiszállítványokra nézve fennálló külön kedvezményeket is be kellene vonni, mit maguk a mezőgazdák sem óhajthatnak. Így ezen osztály ki is hagyatott a különbözeti árszabályból.

A francia meghatározások (Lamé-fleury 310) ezek:

Az általános tariffa az, a mely a Cahier des Charges feltételei szerint minden utazóra és szállítóra alkalmaztatik.

A különös tariffa, ennél alantabb, különös feltételek mellett, a melyek csak a szállítóra nézve kedvezőtlen viszonyok mellett szedetnek, annak határozott beleegyezése mellett.

Az aránylagos tariffa az, a hol egységes kilometrikus alapon szedik a díj; a különbözeti tariffa, a hol nem úgy; tehát a különös tariffa lehet különbözeti is, aránylagos is, mint szintén a különbözeti tariffa is lehet általános is, sőt

vonatkozhatik egyes czikkekre is; a melyek tekintetében létesült a verseny nyomása alatt a különös árszabály.

Ezeket értik a francia szakirodalomban a tarif-general, tarif-speciel, tarif-proportionel, és tarif-differentiel alatt, mindig eltekintve a végállomási díjaktól, a melyeknek rendeltetése is más, természete is más.

Körül-belől hasonló, vagy talán még szabatosabb a maga egyszerűségében az angol nomenclatura, a hol csupán két categoria létezik, tudniillik az egyenlő mértföldszámi viteldij (equal mileage rate) s ezzel ellentétben áll az egyenlőtlenség (inequality of charges), a melybe azután minden eltérés, akár különös hely vagy üzlet, akár különös személy javára adatnak, egyaránt belefoglaltatik, ámbár az újabb időben szokássá vált »preferential« és »differential« jelzőket is használni; a preferential tariffa jelentvén azt, midőn egyes személyeknek adatik elsőbbség bárminémű okon a többiek felett; a differential egyszerűen a többi tariffáktól eltérő árszabályzat, akár összesen minden tárgyra vonatkozik a forgalomnak, akár csak egyes meghatározott nemére.

Talán felesleges lesz említeni, hogy a végállomási díjak egészen külön természetűeknek tekintetnek Angliában is, s az azokból származó egyenlőtlenség nem zavartatik össze magánál a szállítási költségek megszabásánál netalán mutatkozó eltérésekkel.

Sokkal távolabbra vezetne az eltéréseket az egyes magán szerzők meghatározásainál követni, semmint e tanulmány korlátolt kerete megengedné, különben is az itt felsoroltak, a melyek hivatalos jelleget viselnek magukon, felölelik magukban mindazt, a mely bármely irányu meghatározásnál figyelembe vehető momentumul szolgálna. Elég talán kijelenteni részemről, hogy a francia és angol meghatározás legközelebb jár nézetemhez; hogy a Handelstag meghatározásai nem a ténylegesen levő körülményeket jelölik, hanem sokkal inkább azon elvileges álláspontot, a mit az foglal el ezen kérdéssel szemközt; — hogy végül a berlini enquete osztályozásai túlságosak, mert például az I. osztály semmi esetre sem tartozhatik a differential tariffák közé, miután a különbözet oka: a végállomási díjak kívül esnek az árszabály

keretén, a mint hogy a differential tariffák ellenzői a mezőgazdák, sem tettek ellene kifogást; hogy a 4-dik osztály ismét kívül esik a szorosabb értelemben vett differential tariffák keretén, miután ott a különbözet oka, ismét nem magában a tariffában, hanem az osztályozásban van.

Sok szó férhet ahhoz is, vajjon az esetben, ha a vasutak viteldija, a távolság arányában meghatározott arányokban leszall : tekinthető-e ez kivételes állapotnak, s beleillik-e azon differential tariffák keretébe, a melynek lényege rendesen abban kerestetik, hogy egyes határozott helyeken óhajt valamely ipart nagyobb forgalom kifejezésére bírni, — s így azon esetben, ha ezen kérdés tagadólag döntenek el : a német enquete értelmezéséből nem maradna más hátra, mint a 3-dik pont, a melynek végjelentése ugyanaz az angol és francia értelmezéssel.

Azonban nem definitiót kívánunk adni, s azért nem csak mind azon osztályzatokat akarjuk figyelemmel kísérni körszemlénkben, a melyek felemlítettnek a berlini enquete által, hanem ezen kívül ki akarunk terjeszkedni az egyes egyéneknek adott kedvezményekre is, a melyek vagy szabályszerűleg, mint ugynevezett rabatt-tariffák jelentkeznek, vagy pedig minden rendszer és elv nélkül egyszerű különös szerződések gyanánt, a melyek a vasutársaság s az illető társulat vagy egyes közt, teljesen magánjogi minőségben köttenek, s a melyek felzavarják a rendesen kikötött egyenlő bánásmód elméletét.

Szó sincs róla, hogy képes volna bár ki is a különbözeti árszabályokról irva, szorosan tárgyánál maradni. Az teljes lehetetlenség, belső és külső okoknál fogva. Belső okoknál fogva lehetetlenség azért, mert a különbözeti árszabályok még mindig oly szoros összefüggésben jelentkeznek az összes árszabályi kérdéssel, mely sokkal szorosabb, mint az egyszerű összeköttetés az egész, és a rész közt; és pedig szorosabb azért, mert a gyakorlati élet viszonyai annyira összekuszálták az egészt és a részeket ezen a téren, hogy gyakran sem az egészet részeitől, sem — a mi még gyakrabban megtörténik, — az egyes részeket egymástól megkülönböztetni nem

lehet; s így gyakorlatilag sem lehet érinteni a nélkül az egyiket, hogy nyugodtan maradjon a másik.

Külső okoknál fogva lehetetlenség azért, mert a törvényhozások — mint egy szelleműs francia író nagyon találóan megjegyzi, — nem látták és nem láthatták előre a vasutak által teremtetett különböző változatok nagy terjedelmét és határát; ennek folytán »nem gondoskodhattak előre részleges szabályzatokról, hanem csupán általános elveket raktak le, melyeknek egy része ma is elavultaknak tekinthető, másik része csupán oly tág körben mozgó általánosságokat ad, mikből csak a gyakorlott szemnek lehet következtetni a gyakorlatilag belőlök vont következtetésekre.«

Sőt kénytelenek vagyunk tovább menni. Nem csak az általános árszabályügy az, a mely ily szoros kapcsolatban van a differential tariffák kérdésével. Sok pontban az összes vasuti politika kérdései is összefüggésben állanak vele.

A differential tariffák védői, — hogy csak egy példát érintsünk — a versenyre utalnak, mint a melynek kifolyásai az árszabályok, s mint a melyek nemcsak köszönettel fogandók a verseny érdekében, hanem az általuk ütött sebek egyuttal abban meg is találják egyáltalán orvosságukat. Ily formán a kérdés: vajjon a vasutak versenye lehetséges és kívánatos-e? oly szoros összefüggésben van a differential tariffák jogosultsága és határával, hogy ezt egymástól elválasztani nem lehet.

Ezeket véltem mindenkinek felett szükségesnek elmondani, azon netalán távol tett eltéréseknek igazolására, a melyeket kénytelenítettem megtenni az egyes országok vasuti törvényhozása és viszonyainak, — majdnem kizárólag hivatalos forrásból meritett, — ismertetésénél, hogy a szükségelt adatokat kellő világosságba helyezzem.

Mély meggyőződéseim, hogy a különbözeti árszabály az a pont, a hol a két oldalu elmélet legélesebb ellentétbe jut, a hol a vasutak tendenciája legvilágosabban látható; — s a mely pont körül, talán ezen, talán más alakban a harc még sokkal tovább fog folyni, semmint minden adat megismerésének ne volna elegendő becse, mely bármely oldalról hozzá járul a kérdés tisztázásához.

II.

A különbözeti árszabályok Angliában.

Az angol vasuti törvényhozás kezdetén, azon vasuti, vagyis inkább lóvonatu vasuti Actban, a mely még 1801-ben ment keresztül Wandsworthtól Croydonig »a végre, hogy szén, gabona és mindennemű jószág és árucikk szállitassék a fővárosba és fővárosból« már meghatároztattak a régibb csatornatársaságok viteldíji, s a még régibb közuti társaságok vámdíji maximumaik mintájára a maximalis viteldijak; még pedig oly formán, hogy tonna és mértföldszámra volt a tariffa:

- | | |
|--|----------|
| 1. Szemét, trágyáért | 2 penny. |
| 2. Mész, mész és más építőszerért (vályogot kivéve) hamu, homok stb. | 3 penny. |
| 3. Réz, vas, kő, szén, faszén, földnemek, gabna, búza, mag, maláta és burgonya | 4 penny. |
| 4. Minden más javak, árucikkek, portékák és bárminemű dolgokért | 6 penny. |

Ezen fizetendőségek mellett mindenki használhatta a vasutat lovakkal, marhával és kocsikkal, oly szabályok megtartása mellett, a melyek a társaság által bocsáttattak ki, s a melyek vagy a kocsik szerkezetét határozták meg, vagy a vasut helyes használatára vonatkoztak.

Ily s ehhez hasonló határozatok voltak azon számos Actok mindegyikébe beiktatva, a melyek vonatkoztak azon lóvonatu vasutakra, a melyek ettől kezdve majd minden évben nagyobb számmal szentesítettek. Ezen határozatok eredete

felnyulik egész a csatorna-engedélyezések tárgyában hozott billetekig, a melyekben szintén mindig kiköttettek a maximumok. E csatornatörvények mintegy 50 évvel megelőzték a lövonatu vasutakat engedélyező billeteket, azonban rendesen mégis ezeknek rendelkezései vitettek át majdnem szóról-szóra a lövonatu vasutak törvényeibe is.

Midőn tehát a Darlington-Stockton-on-Teesi vasut Actja 1821-ben keresztül ment, s még inkább midőn Stephenson György ismételt előterjesztései folytán 1823-ban egy pótló Act engedélyezte a gőzerő használatát: kész törvényhozási intézkedések közé lépett az új gondolat megtestesülése. Kétségkívül áll, hogy a hasonlat — mely a csatorna és a lövonatu vasut közt a verseny tekintetében már is sántikált, — a gőzerejű vasutra egészen helytelenül alkalmaztatott, s a nagy hiba: fel nem ismerni a vasutak monopol természetét, már mindjárt ekkor elkövetettet. Hogy azonban az analogia természetesen kereksett itt kiindulási pontot: az annál inkább is meg volt engedhető, mert a kö- és vízi-utról a csatorna-társaságokra, a csatorna-társaságoktól lövonatu vasutig, s emettől ismét a gőzmozdonyu vasutig első pillanatra csakugyan nem látszott a távolság oly nagynak, mint a milyen nagy az tényleg; s e mellett a nagy haladás csak a vasutak tényleges működésekor válván szembeszökővé, senki sem tulajdonított elég fontosságot annak arra, hogy a hasonló törvényhozást a gőzmozdonyu vasutak különös természetével hozza összhangba. Oly nagy volt még ekkor a vasutak hordereje körül mutatkozó nézetek félszemsége, hogy a nagyhirű franczia tudós Arago, jóval később neveltségeseznek állitá azok reményét, a kik egy pár sintől oly sok reformot vártak. Hogy ily viszonyok közt az analogiák kényes talajára rálépett az angol törvényhozás, s utána a többiek is: azon nincs mit csodálkozni. A differential tariffa kérdése is már mindjárt az első vasutnál megjelent.

Azon kereskedők tudniillik, a kik az ujonnan megnyitandó vasut által emelt stocktoni kikötővel versenyző kikötőknél érdekelve voltak, minden áron törekedtek arra, hogy egy záradék szúrassék be a törvénybe, a mely szerint a Stocktonba, hajón tovább szállítás céljából szállítandó kőszén

viteldija tonna és mértföld számra egy fél pennyre szabassék meg.

Ezen záradék célzata világos volt. Mig nevezetesen a belföldi, illetőleg vízi szállításküli szén, mértföld és tonna számra nyolczszoros összegért, tudniillik négy pennyért szállíthatott: hogy a stocktoni kikötő forgalma ne emeltessék, a vonal mentén oda törekvő szénszállí tást akarták lehetetlenné tenni a versenyző kikötők tulajdonosai, s ekként megakadályozni azt, hogy az eddigi kikötők elhanyagoltatván, a forgalom uj utra térjen.

A célzt elértek: a záradék beiktatta tott.

Az eredmény azonban nem felelt meg a várakozásnak, s maga Stephenson, a ki szintén félt attól, hogy ezen viteldij mellett a vasut kénytelen lesz az egész kőszénszállítási üzletről lemondani, szintén csalódott. Félelme alaptalannak nyilvánult. Az uj közlekedési eszköz sokkal nagyobb erő és költségkimélést létesített, semmint, midőn megkísérlé a merész feladatot: ne sikerült volna az.

A kőszén fél pennyért mértföld és tonna számra jövedelmesen szállított Stocktonba; sőt e megszorítás képezte később a vasut eredményteljes működésénél épen az éltető elemet, a mennyiben tudniillik e sikeres példa bátorította fel a társaságot arra, hogy viteldijait minden irányban próbálja meg lejjebb szállítani.

Azonban másrésről meg kell vallani azt is, hogy az ellenzők e záradéka kétségkívül gondolkodó főeknek mutatja őket, legalább az akkori közvéleménynél jóval előbbre láttak, s az uj vállalatnak egyedáruskodási természetét, ha nem tudták is, legalább sejtették.

Hogy a közvélemény még csak nem is sejtette e nagy fontosságú igazságot: mutatja azon körülmény, hogy a parlament még sokáig ezután beiktatá az egyes társaságokat megerősítő Actokba, miszerint az utakat mindenki bizonyos díj fizetése és a megfelelő rendeletek figyelembe tartása mellett használhatja; sőt tényleg a régiebb löerőre tervelt vasutak nagyrésze csak azután kezdette a gőzerőt átalánosabban használni, a mikor már a gyakorlat megmutatta, hogy e záradékoknak voltaképen semmi haszna sincs.

A mi a viteldíjak egyenlőségének elvét, az egyes vasutakat használó felekkel szemben illeti: azt a legelső korzból való törvények is elismerik mindig, a nélkül azonban, hogy a tariffáknak a mértföld és súlyszám arányában fizetéséről gondoskodás lett volna; sőt ez utóbbi tekintetben a magán billeg nagyrésze már ezen időben is teljes szabad kezett adott a társulatoknak, positive is elismervén ezen jogait. Így például a Lancaster and Carlisle vasutársaság Actja (7. Vict. c. 37.) e tárgyban így szól:

»CCCXII. És legyen becikkelyezve, hogy a vasut használatáért szedett díjak minden időben egyenlőképen fognak számíttatni, minden személynek; és ugyanazon mérték szerint, akár mértföldszám, akár tonna és mértföld számra, akár másképen minden utasra, minden jószágra, állatra vagy kocsira nézve, ha az egyenlő minőségű és hasonló kocszi, vagy gép által szállíttatik, vagy tolatik.«

A következő §-okban meghagyatik a vasut-társaság részére az a jog, hogy végállomási díjakat szedjen, ezekre nézve is egyenlőséget kívánva, de ép úgy, mint az előbbi esetekben, csak az egyes személyek és szállítókkal szemben; világos szabad kéz engedtetvén ezentúl e tekintetben is a társaságnak. »És semmi levonás, vagy előny ne adassék mindezen díjakból, akár egyenesen, akár közvetve, valamely különös egyén, vagy társaság kedvére, vagy ellenére; de az említett társaság ne legyen kényszeríthető ugyanazon mérték szerint szedni a díjakat mértföld, vagy tonnaszám szerint, vagy ugyanazon módon a hosszú, mint a rövid távolságokra, vagy oly jószágok és utasok után, a kik az ő saját vonalukon kívül eső helyekre, vagy helyekről szállíttatnak, mint azon jószágok és utasok után, a kik csupán saját vonalaikon utaznak.«

Sőt a 314. §. még tovább megy.

»Fentartva minden esetre, — a mi legyen is becikkelyezve, — hogy azon esetben, ha az említett vasut bérbe adott, vagy más vasutársaság, vagy társaságok tulajdonává lesz, legyen törvényszerű az említett társaságnak és társaságoknak, mint bérlőknek, vagy tulajdonosoknak kérni és szedni díjat és terheket kevesebb összegben azon utasok és jószágok után, a melyek általok fognak szállíttatni saját és más vas-

uton, vagy vasutakon, vagy azoknak bármelyik részén, mint azon terhek és díjak, a melyek általok ugyanazon időben kérhetők azon utasok és ugyanolyan minőségű azon jóságoktól, a melyek az ő vagy más ily vasuton, vagy vasutakon, vagy csak az itt engedélyezett vasuton mennek át.«

Ez utolsó záradék gyakorlati haszna ugyan felette kevés volt, mert már 1845-ben egy oly általános Act ment keresztül, a mely megtiltotta a vasutak eladását, bérletét, vagy átadását egy specialis parlamenti Act engedelmével: azonban a törvényhozás irányát eléggé jelzi ez is, mely ezen első korszakban még nagyobb mértékű jogokat adott a társaságoknak, mint később, miután ez időben még kevesbbé ismerte fel azok monopol természetét.

1846-ban mutatkozik az első határozott eltérés a régi iránytól. Az alsóház egy választott bizottsága ugyanis ez évben már határozottan megkülönböztetendőnek véli a csatornai és a vasuti viteldíjak természetét. A javaslat első pontjában ugyanis ez foglaltatik:

»Figyelembe veendő, hogy a csatornák esetében a díjak fokozata sokkal nagyobb fontosságu, mint a vasutaknál; mert miután a legtöbb esetben, maga a közönség a szállító a csatornákon, sokkal inkább van érdekelve a vámok, semmint az általános viteldíjak által.«

Ezen bizottság tehát világosan látta már a különbséget, mely a két szállítási vállalat közt létezik, s melynek természetes következése az volt, hogy a kettő közt huzott analógiára alapított tariffa-törvényhozás hibás alapon állott. E bizottság ajánlatainak alapján 1847-ben egy bill mutattatott be, a mely különösen a katonaság és katonai szállítmányok iránt rendelkezett, és e tekintetben mértföld számot állapított volna meg két penny viteldíj mellett. A bill azonban nem fogadtatott el.

1850-ben meghozatott a magán Actok sorában a vasuti leszámítoló-iroda törvény (Railway Clearing-House Act), a mely minden árucikk teljesebb osztályozása tekintetéből készített szabályzatokat, a melyek némi egyöntetűséget hoznak létre. Ugyan ezen iroda különíti el a mértföldenként számított viteldíjakat a végállomási szolgálat, a javak összegyűj-

tése és szétszállítása czimén felszámitott összegektől; a fő cél azonban a nyers bevételek szabályozása s különösen a társulatok egymás közti jogviszonyainak rendezése volt. Tagadhatatlanul az egyöntetű osztályozás tekintetében ez Act nevezetes hatást gyakorolt, s haladást képviselt, melyet lenettebb — az általa teremtetett szerkezet ismertetésénél — közzölni is fogunk.

Az 1853-ki Cardwell-féle bizottság jelentésének alapján jött létre az 1854-ki vasuti és csatornai üzleti törvény (Railway and Canal Traffic Act). Ezen törvény főrendelkezései ugyan arra vonatkoznak, hogy az egybeolvadások ellenében a közönség jogai megvédessenek, azonban határozottabban, mint bárhol másutt, itt mondatik ki, hogy »egy társaság sem tesz, vagy ad semminemű nem kellő, vagy észszerűtlen elsőbbséget, vagy valaki, vagy valamely társaság kedvéért«, s e tekintetben a Count of Common Pleas néven fennálló törvényszékhez utasítja a panaszokat. Csak jóval később tünt ki, hogy a jog nem volt elégséges, különösen nem a differential tariffákra nézve, miután a differential tariffák nem egyeseket, hanem vidékeket sújtván, azok érdekében egyes ember költséget, időt ritkán kockáztatott; testületeknek nem volt panaszemelési joguk, locus standi, s így a dolog az elméleti haladás daczára sem javult ez Act által semmivel sem.

A végállomások díja is többször felmerült a parlamentben; azonban egy alkalommal sem válhatott e tekintetben semmi javaslat törvénynyé, míg az utolsó években a Regulation of Railways Act nem vette be.

Kétségekivül azonban a közönség tájékoztatlanságát ezeknél sokkal jobban emelte az, hogy az általános (general) vasuti törvények itt érintett homályos és ki nem elégitő határozatain kívül a magán (private) vasuti törvények egész legiója állott, a melyeknek száma az 1873-ki ülésszak végén már 3687 törvényre ment fel, a melyekben nemcsak különböző jogok adattak a viteldíj kérdésében is az egyes társaságoknak, hanem lassanként egy ugyanazon társaság tariffái is rengeteg bonyodalmakba vesztek el.

A mint ugyanis az idők folyamában az egyes apróbb társaságok egybe olvadtak, az egyes special Actokban foglalt

classificatiók és maximum viteldijak oly zavarólag nehezedtek a közönségre, hogy az átnézés majdnem teljesen lehetetlen volt. Az 1866-ki királyi bizottság jelentésében olvassuk: »A Midland vasuti társaságnak viteldij szedési joga három Actba foglaltatik. Egyikben a szén a legalsó osztályba van sorozva, egy penny díjért tonna és mértföld számra; a másikban a másodikba másfél pennyvel. Egy Actban a gabna a legalsó osztályban van $1\frac{1}{2}$ pennyvel; a másik kettőben a következőben két pennyvel. A Midland vasuti actokban rendesen van négy osztály a portékák és az ásványok részére; a Lancashire and Yorkshireban van nyolcz; a North-Easternnél öt és a London and South-Westernnél három. A London and North-Western vasuttársaság jogait öt Actból származtatja, melyek közül némelyekben nyolcz, másokban csak négy osztály van. A Great-Easternnek van öt actja, melyek közül némelyikben a cikkek öt, a többiekben négy osztályba sorozvák. A Great-Northern vasut viteldijszedési jogai kilencz Actba foglalvák, némelyikben négy, másokban öt osztálylyal; a Great-Westernnek 13 ily Actja van viteldijzáradékokkal.«

Maga a felszámolás is felette hiányos. Egyik Act 22 cikket számít fel, a másik 98, a harmadik 160-at, a minek fontossága az áruvitelre nézve kitűnik abból, hogy a legmagasabb osztályhoz rendesen hozzászámíttatnak mindazon jószágok, a melyek specifice megemlítve nem voltak.

A végállomási díjakra nézve különböző záradékokra akadunk, így például a Great-Easternnek (25 et 26 Vict. C. CCXXIII-ban) 230. §-ában megengedtetik, hogy »a raktározásért és csomagolásért egy észszerű összeg« szedessék. E meghatározások a későbbi Actokban vonatkoznak arra, hogy a fel- és lerakásért, befedésért, összeszedésért, szétosztásért a végállomásokon és más, a fuvaros köteletségébe vágó dolgoért, a hol azok, vagy azok bármely része a társaság által teljesítettik, egy észszerű összeg szedessék.

Az angol törvényekben szokásos szómagyarázat — a mi annyira szükséges a törvény helyes és szabatos értelmezéséhez, — a végállomások megmagyarázására is kiterjed némely special Actban, ezt mondván: »Egy állomás sem tekinthető végállomásnak, bármely, a vasuton küldött jószágra nézve, ha csak

rajta át nem fogadtatott el az egyenesen a feladótól, vagy nem azon át adatott át a címzettnek.»

Felesleges talán emlitenem, hogy a Railways Construction Facilities Act, mely ezen kívül is egyik legszabatosabb általános vasuti törvény, — nemcsak Angliában, de általánosan is — felveszi mindkét meghatározást szövegébe.

A North Staffordshire törvényében (27 et 28 Vict. c. CCCVIII.) a 19. §-ban van rendelkezés, hogy ezen végállomási illetékek időről időre a szállító és a társaság által egyezkedés útján határozassanak meg, a mi nyilvánvaló jele, hogy még az Act idejében is (1864) erős volt a felfogás, a mely szerint a vasut semmi másnak nem tekintetett, mint pusztán üzletnek, a mely semmi más tekintetek alá nem esik, csupán a verseny alá, de ez utóbbi képes is azt szabályozni.

Azonban a §. végére oda tétetett az is, hogy ha egyeség nem jó létre, az összeg az 1859-iki Railways Arbitration Act értelmében, — tehát közhatóság közbejöttével, — állapítandó meg.

Ugyanez értelemben van tartva az 1866-iki királyi bizottság jelentése alapján az 1868-iki Regulation of Railways (31 et 32 Vict. c. CXIX.) 17. §-a is, a mely szerint »a vasutársaság köteleztetik az illető fél felszólítására megkülönböztetett kimutatást adni arról, mennyi része fordított a viteldijnak a javak szállítására a vasuton, beleértve ebbe a vasut használatáért, a kocsik és a gőzerő használatáért fizetett díjakat, és mennyi kellett abból a terhelés, lerakás, befedés, összegyűjtés, szétválasztás és más egyéb költségekért, de a nélkül, hogy részletezné az egyes czimeket, a melyekből állhat a viteldij utóbb említett része.«

Ez utolsó pont elég világosságba helyezi, miért tulajdonitok én oly fontosságot ezen végállomási díjaknak az árszabályi különbözeteik tárgyanál.

A differential tariffák kérdését azonban még közelebből érintik az ugynevezett rövid távolsági záradékok (short distance clauses). Ezek szintén a csatornatörvényekből vétettek át, s eredetileg csupán abban állottak, hogy oly esetekben, midőn a szállítási távolság felette kicsiny volt — hat mértföldet nem haladott túl rendesen, — megengedettett a társaság-

nak a végállomási díjakat is szedni. Az újabb Actok azonban tovább mentek.

»Oly czikkek és személyek után, a kik a vasuton kevesebb távolságra szállítottak (hat) mértföldnél, a társaság követelheti az említett díjakat (hat) mértföldre a megállás, fel- és le- rakási költségeiért szedett észszerű díjon felül.«

Miután azonban a specialis vasuti Actok száma körülbelől, — mint említők — az 1873-iki ülésszak végéig 3686 terjedelmes törvényre megy, a melyeknek mindegyike meglehetősen eltérő elveket mond ki nemcsak a maximál tariffákra és az osztályzásra, hanem egyuttal a végállomási díjakra, a rövid távolsági záradékokra stb. nézve is: ez egyes esetek részletes felsorolása helyett a gyakorlatban is jóval fontosabb azon elvek ismerete, a melyek e tekintetben az általános törvényekben mondják ki s a melyek mindegyik vasutra nézve irányadók.

Bigg »Collection of Special Railway Acts« czimű művében, a mely csak egy évre terjed ki, az azon évben (1845) keresztül ment vasuti árszabályok maximál tételei közt kimutatja, hogy a lovakért engedtetett mf. számra maximumul 3—6 penny; juhért $\frac{1}{4}$ -től $2\frac{1}{2}$ penny; kocsiórt 4—10; kőszénért 1—4; gabonáért $1\frac{1}{2}$ —6; általános portékákért $2\frac{1}{4}$ —6 penny. Elég bizonyosság arra, hogy egyöntetűségről szó sem lehet.

Az egyes specialis Actokba felvett határozmányok tekintetében is van azonban valami szabályozó. A »Standing Orders of the Lords and Commons relative to private bills«-t értem, a melyben ugyanis legalább általánosan érintve vannak a kezelési szabályok részletezése mellett azon vezérelvek, a melyek a magán billi törvényhozás anyagi részeiben is szabályozók.

Igy az alsóházi szabályok 13. §-ában az mondatik, hogy »ha díjak, járulékok akarnának szedetni, vagy pedig a díjak és illetékek alól való kivétel szándékoltatnék adatni, változtattatni, vagy megszüntettetni, vagy más ily jog, vagy kedvezmény, az a hirdetményben (a melylyel tudniillik az érdekelt vidék köztudomására hozatik a vállalat terve) mindig kijelölendő.

A 158. § ugyanott azt mondja:

A vasuti billek felett a bizottság fogja meghatározni az

illetékeket és fogja kikötni a maximum viteldijakat a személyek szállításáért, kellő mennyiségű podgyászszal és a jószá-
gokét; és az ily viteldijak magukban fogják foglalni a gőz-
mozdony illetékeit és díjait és minden más költséget, a mi
össze van kötve az utasok kellő podgyászának szállításával.

A 168. § az általános vasuti Actok hatályát biztosítja;
a 197. § meghagyja, hogy a maximalis viteldijak helyei üre-
sen hagyassanak a javaslatban s csak a bizottság töltsse ki azo-
kat; a 221. § pedig azon fontos elvi kérdést dönti el, hogy e
viteldijak maximalis összegei meghatározhatók a Lordok há-
zának bizottsága által is, miután azok adótermésszettel nem
birnak.

Hasonló a Lordok házának rendelkezése is egy 1850.
augusztus 13-án kelt határozatban a hirdetések tartalmát il-
letőleg; s az 1851. aug. 8., 1855. jul. 26., 1862. jul. 28., 1866.
jul. 27. s 1870. aug. 9-én hozott határozatban csupán ugyan-
ezen rendeletek erősítettnek meg.

Az általános törvényekben már bővebb rendelkezésekre
akadunk, a mi magát a különbözeti árszabályt illeti is.

Első ezen törvények között az 1845-iki Railways Clau-
ses Consolidation Act, a melybe azon záradékok foglaltattak
együvé, a melyeket addigelé, bár nem minden kivétel nélkül,
rendesen beiktattak volt a special vasuti törvényekbe.

Ez (8 et 9 Vict. cap. XX.) a 86. §-ban kimondván, hogy
a vasutak használhatnak gőzgépeket, kocsikat stb. a 87. §-ban
így folytatja:

»Legyen törvényes a társaságra nézve időről-időre szer-
ződésre lépni bármely társasággal, tulajdonosai, vagy bérlői le-
vén bármely más vasutnak, a keresztül járásra nézve a különös
Actban engedélyezett vasuton, vagy annak bármely részén
más társaság gépeivel, személy és teher kocsijaival, vagy más
járművel oly díjak és oly feltételek és megszorítások mellett,
a mint kölcsönösen megegyeztek és ezen előbb említett célra
nézve legyen törvényes a feleknek szerződésre lépni saját il-
lető vasutaikon szedendő díjak elosztása, vagy szétszakasz-
tása iránt.«

88. »Kiköttetvén mindig, hogy semmi ily szerződés, mint
fentebb említettett, nem fogja semmi módon változtatni, érinteni,

növelni, vagy kevesbiteni az illető társaságok bárminő díjait, melyek az ily szerződésre lépő feleket, az illető időben felhatalmazzák kérni vagy elfogadni minden személytől, vagy más bármely társaságtól: de, hogy minden más személyek és társaságok, minden ilynemű szerző és daczára, feljogosítva legyenek az említett vasutak bármelyikének használatára és jótékonyására, ugyanazon díjak fizetése mellett, mint a melyek volnának az esetben, ha semmi ilynemű szerződés nem kötött volna.«

A következő §. a szavatosságról szól. 90. »És ámbár helyes, hogy a társaság képezzék tétessék változtatni a díjakat a vasuton, hogy azokat az üzlet körülményeihez alkalmazza; azonban az ily változtatási jog ne használtassék azon czélra, hogy előjog vagy sérelem okoztassék egyes feleknek, vagy azon czélra, hogy összejátszólag és igaztalanul egyedáruság teremtessék akár a társaság, akár az egyes felek kezei közt: legyen ennél fogva törvényes a társaságra nézve, alávetve azon rendelkezéseknek és megszorításoknak, a melyek itt és az engedélyező különös Actban foglalvák, időről időre megváltoztatni vagy módosítani a különös Act által szedetni engedélyezett viteldíjakat, a vasutaknak akár egészén, akár bármelyik különös részén, a mint helyesnek vélik; feltéve, hogy minden ily díjak, minden időben egyenlően számíttassanak és egyenlő mérv szerint minden személynek, akár tonna és mértföldszámra, akár másképen, minden utazó, és minden ugyanazon minőségű jószág vagy kocsi számára, a melyek szállíttatnak vagy tolatnak hasonló kocsi- vagy géppel, ugyanazon részén a vasutnak haladván keresztül ugyanazon körülmények között; és az ily viteldíjaknál semminemű levonás vagy előny ne adassék, akár egyenesen, akár közvetve valamely különös társaság vagy személy részére, a mely utazik a vasuton vagy használja azt.«

91. »És ámbár a különböző parlamenti Actok által felhatalmazás adatott a vasuti társaságoknak, az utasok és a javak szállításáért és más szolgálatokért kérni díjakat, egy mértföld töredéke után ép oly magasságban, mint a hogy jogosítvák az egész mértföld után, mégis oly esetekben, midőn valamely vasut egybe fog olvadni bármely más szomszédos

vasuttal vagy vasutakkal, az ily díjak oly mérték szerint fog-
nak számíttatni és ki vettetni, mintha az ily egybe olvadt va-
sutak eredetileg egy vasut vonalat képeztek volna.»

A 92 §. kimondja, hogy a vasutakat a törvényszerű di-
jak lefizetése mellett és a kellő módon akárcsi használhatja;
a 93 §., hogy a viteldíjak kifüggesztendők; a 94 §., hogy
mértföldkövek teendők minden negyed mértföldre a vonal
hosszán; a 95 §., hogy csak a kifüggesztett díjak s mért-
földszámra fizetendők.

A többi §. rendelkezései még kevésbé tartoznak a jelen
mű keretébe.

Megjegyzendő különben, hogy az 1845-ki Carriers of
Goods upon Canals Act, a mely később a vasutakra is kiter-
jesztetett, szintén megszabja a 4 §.-ban (8 et 9 Vict. Cap
XLII.), hogy a viteldíjak a személyekre való különbség nél-
kül egyenlően számíttassanak.

Mint azonban ezekből is látható, a törvény itt is fen-
tartotta a vasutak teljes szabadságát tetszése szerinti vitel-
díjakat szabni ki a maximumok korlátain belől, csupán azt
kötvén ki, hogy ezek mindenkre egyenlően alkalmaztassanak.

Sokkal tovább megy azonban az 1864-iki Railways
Construction Facilities Act (27 et 28 Vict. cap. CXXI.) a
mely minden oly helyi természetű vasutra nézve, a mely ezen
Act értelmében engedélyeztetik, esetlegesen parlamenti tár-
gyalás nélkül is a 49 §.-ban általános viteldíjakat szab, az
50 §.-ban pedig fenntartja a Board of Trade-nek a jogot, hogy
egyes, különös figyelmet érdemlő esetekben a mellékletileg
megállapított árszabálytól szükség szerint eltérhessen.

Érdemes megjegyezni, hogy ez általános törvénybe is
felvétellett hat mértfölddel a rövid távolsági záradék, mint
szintén a végállomási díjak tekintetében fentebb érintett két
határozat. Legérdekesebb azonban a 10. pont a mellékletek-
hez függesztett regulációkban:

»Semmi az itt vagy az engedélyben foglaltak közül nem
gátolja meg a vasuttulajdonosait abban, hogy bárminemű di-
jat vegyenek az itt említetteken felül a javak (bármineműek
is) szállításáért a tulajdonossal vagy a felügyelettel megbi-
zott bármely személyekkel kötött egyesség folytán, vagy

azért, hogy azok (kivéve a kis podgyászokat) személy vonatokkal küldessenek, vagy pedig bármely különös szolgálat felében, a mely arra nézve a vasút birtokosai által tétetett meg.»

Ezen törvény tehát a tarifák egyszerűsítésének egyik legfőbb hátrányát: a classificatio és a maximumok egyenlőtlenségét igyekezett legalább a helyi érdekű vasutakra nézve megszüntetni, azonban a végállomási díjak tárgyában adott felhatalmazás nagy terjedelme által azt ismét kockáztatta.

Ezen kérdéssel kapcsolatban megemlíthető még a híres General Regulation of Railways Act (7 és 8 Vict. cap. LXXXV.) a melynek 2 §-a az 1844-ki választott bizottság jelentése alapján ki mondta a vasutak megvehetőségét 21 év múltán; — az 1. §-ban kikötvén, hogy ha 21 év múlva az építés után az osztalék 10 % megy, a viteldíjak átnézhetők és illetőleg leszállíthatók.

Egy nevezetes per alkalmával a bíróság mondta ki (Parker v. Great Western) hogy a társaság köteles ragaszkodni azon osztályzáshoz, a mit közzé tett s egyik vagy másik fel kedvéért tilalmaztatik azt lejjebb szállítani, illetőleg a portékát más osztályba sorozni.

A törvényhozás több ízben iparkodott segíteni azon helyzeten, a melyet a vasutak izoláltsága teremtett, a melyek felakarván ezt használni, a csatlakozó vasutnak vagy csatornának néha lehetetlenné tették a kapcsolat felhasználását, mászor ismét oly előnyöket adtak differentiaal tarifák alakjában némelyeknek, hogy a többi fenyegetve látta versenyképességét.

Az egyenlő vágányt elrendelő törvényen kívül a tarifákra nézve is több intézkedés van a törvényekben.

Az 1854-ki Railway and Canal traffic Act (17 et 18 Vict. cap. XXXI.) mindjárt a 2 §-ban kimondja, hogy:

»Minden vasút, csatorna, vagy vasút- és csatornatársaság, illető jogai szerint, minden észszerű könnyebbséget meg fog adni az üzlet kezelésére, elfogadására és szállítására, a mely jó az illető ily társulatok által üzletben tartott minden vasutról és csatornákról, és a kocsik, csónakok és más járművek visszatérítésére; és egy ily társaság sem fog tenni vagy adni semmi kelletlen vagy észszerületlen elsőbbséget vagy előnyt bármely különös személy vagy társaságnak, vagy

bármely különös nemű üzletnek, bárminemű tekintetben, sem pedig nem fog egy ily társaság sem bármely különös személy vagy társaságot, vagy bármely különös nemű üzletet kitenni bárminemű kelletlen és észszerűtlen sérelemnek vagy hátránynak bárminemű tekintetben; és minden vasuti, csatorna, vagy vasuti- és csatornatársaság, a mely vasutakat és csatornákat tart üzletben, a melyek vasuti, csatorna, vagy vasuti és csatornai folytonos közlekedési vonalat képeznek vagy a melyek végállomásukat, állomásukat vagy kikötőjüket közel bírják a másik végállomásához, állomásához és kikötőjéhez, meg fognak adni minden kellő és észszerű könnyebbséget minden üzlet elfogadása és tova szállítására, a mely ezen vasutak és csatornák egyikéhez jó a másiktól, minden észszerűtlen késedelem nélkül, és oly előny vagy elsőbbség nélkül, vagy hátrány és sérelem nélkül, mint fentebb mondatott; és úgy, hogy semmi akadály ne tétessék a közönségnek, a mely óhajtja használni az ily vasutakat és csatornákat, mint a közlekedés folytonos vonalát, és úgy, hogy minden észszerű kényelem, mindegyik vasut és csatorna által minden időben meg adathassék e tekintetben a közönségnek.

Mint látszik, eredetileg ez Act is csupán az üzlet folytonossága kedvéért fogadtatott el, azonban épen az idézett szavakban egyuttal kiterjeszkedik arra is, hogy előny ne adassék a szomszédos pályák vagy csatornák szállítmányainak, a mi azon időben annyival inkább is főága volt a differential tariffáknak, mivel a nagy egybeolvadások csak később létesülvén, ilyen kisebb vasutvonalak belforgalmában semmi esetre sem volt annyira érezhető a különbözeti árszabály nyomása, mint például jelenleg a London and North-Western jóval több mint ezer mértföldnyi hálózatának óriás belforgalmában.

Nagyfontosságu végre ez irányban is az 1868-ki Regulation of Railways Act (31 et 32 Vict Cap. CXIX.), a melynek második része a vasutak kötelezettségeiről szól szállítói minőségökben.

A 14 §. a szavatosságról szól; a 15 §. a személyviteldijak kifüggesztést rendeli el, a 16. §. így szól:

»A hol egy társaság fel van hatalmazva építeni, meg-

venni, kibérelni és használni, fentartani s üzletben tartani, vagy szerződni használatára, üzlete és fentartása tekintetéből a gőzhajóknak, egy közlekedés fentartása végett városok vagy kikötők közt, és az ily gőzhajók használatára nézve díjakat szedni: akkor és minden ily esetben a díjak mindig minden személyre egyenlőek legyenek; és ugyanazon mérvben essek azon utasokra nézve, a kik ugyanazon helyek között hasonló körülmények mellett hasonló hajókban szállítatnak; és a díjakban semmi levonás vagy előny ne adassék valaki kedvéért vagy valaki ellen, a ki használja a gőzhajókat, annak folytán, mert ő utazott, vagy fog utazni a társaság vasútjának egészén vagy annak részein, vagy mert nem utazott, vagy nem fog utazni azon, vagy valaki kedvéért vagy ellene azért, mert használta vagy használni fogja, vagy nem használta, vagy nem fogja használni a gőzhajókat, — a vasuti utazásnál; — és a hol az utasok szállításaért egy együttes összeg számíttatik a hajóra és a vasutra, a jegyen ki legyen mutatva azon összeg, a mely a gőzhajón való szállításért szedett, megkülönböztetve azon összegtől, a mely a vasuton való szállítás után szedett.

»1854-ki Railway and Canal Traffic Act rendelkezései, a mennyire azok alkalmazhatók, ki fognak terjedni a gőzhajókra és az azokon folytatott üzletre is.«

A következő 17. §, a mit már fentebb a végállomási díjakról beszélve, idéztünk, meghagyja, hogy a fél kívánatára a vasuttársaságok különítsék el a végállomási díjakat a pályamenta mentén való viteldíjaktól.

A 18. §. így szól:

»A hol két vasut tartatik egy társaság által üzletben: ott a szállítási és a viteldíjak számításánál minden távolságra azon üzlet viteldíjai (akár utasok, állatok, javak, kocsik vagy járművek), a mely mindkét vasuton szállítatnak, az átment távolságok szerint fognak beszedetni, mintha azok egy vasut volnának.«

A következő §-ok nem tartoznak ide; s mint az idézetekből látható, a jelen törvény is csupán a különböző társulatok között fenforgó vitás kérdések elintézése célját tartja főleg szem előtt, egyuttal megóva a közönség érdekeit lehe-

tőség szerint, de csupán oly esetekben, midőn két társaság érdeke találkozik.

Azon törvényekben, melyek az utolsó három év alatt hozattak ez irányban nem történt semmi további lépés 1873-ig arra nézve, hogy a differentiál tarifák által ütött — és Angliában is érzett sérelmek kikerülése biztosítsák.

Lehetetlen azonban figyelmen kívül hagyni a parlamenti bizottságok e tárgyú intézkedéseit és a törvényszékek döntvényeit, a mennyiben az előbbi irányban felette sok történt a nézetek tisztázására; az utóbbi pedig nem kevésbé fontos a tényleges vasuti jog fejlesztésére.

Először is a törvényszékek döntvényeit tekintve: nem lehet mellőznünk Shelford, Hodges és Redman nagy műveik után némely eset felhozását, a melyek meglehetősen fényt vetnek arra, minő módon fogta föl a törvényszék a törvény rendeleteit e kérdést illetőleg egyes esetekben.

Az előnynek legszembeötlőbb esete az, a mikor egy társaság megegyezik egy egyénnel jószágait olcsóbb viteldíjon szállítani, mint más személyeknek, és hol az üzlet természetében semmi sincs, a mi az ily megkülönböztetést igazolná. Így a Ransome contra Eastern Counties vasuttársaság; a midőn is a vasuttársaság egységre lépett A.-val, hogy az ő részére három éven át Petersboroughból a vonalain fekvő különböző helyekre bizonyos árakon szemet fog szállítani; B., egy ipswichi szénkereskedő, küldött szemet (a mi ezen kikötőhöz tengeren hozatott) ugyanazon vasut vonalain és a társaság tonna számra a távolság arányához képest, sokkal nagyobb összeggel terhelte, mint A.-t; a különbség bevallott célja az lévén, hogy képesítse A.-t, a kinek szeme Petersboroughba vasuton jött, a kerület szénkereskedésében versenyezni B.-vel, a kinek az az előnye volt, hogy szeme Ipswichig tengeren szállított. Ez eset kelletlen előnyadásnak véteztett, jöllehet kifejtetett, hogy annak meghatározásánál, vajjon egy társaság adott-e »kelletlen és észszerűtlen előnyöket, az illető törvényszékeknek figyelembe kell venni maguknak a vasuttársaságoknak valódi érdekeit is, és meg kell vizsgálni oly kérdéseket is, ha vajjon a társaság nem képes-e inkább nagyobb mennyiséget, vagy hosszabb távolságra szállítani

tonna és mértföld számra, semmint kisebb mennyiségeket vagy rövidebb távolságra, úgy hogy egyenlő haszon háromol-jék ő reá.«

Azon elv, hogy az árnak különbözősége esetleg nem ála-papít meg előnyadást (Robinson Ctra Great Western vasut) semmi kétséget nem szenved. A kérdéshez azonban azon másik elvi meghatározás járul, hogy a társaság különös díjakat szedhet egy különös minőségű ugyanolyan jószágra, vagy vona-laik egyik részén különbözöt, mint a másikon, a nélkül, hogy óhajtana kedvezményezni bárminemű különös üzletet vagy bármely különös egyént, csupán a szállítás tényleges költsé-geinek megfontolásától indittatva. — És a társaság igazolva lesz, ha egy személytől olcsóbb díjjal szállit javakat, mint más személyektől ugyanolyan portékákat, ha vannak körül-mények, melyek a társaság költségeit az elébbi szállításnál kevesebbé teszik, mint az utóbbiaknál.

Az Oxlade ctra Norh Eastern eset egyike a legsajátosabbaknak. A North Eastern vasut ugyanis, azon ohajtás alapján, hogy az éjszaki szenet levihesse Staffordshireba, kü-lönös szerződésre lépett bizonyos kereskedőkkel a szénszállí-tásra nézve a rendesnél alacsonyabb viteldíjak mellett. Ez esetben a törvényszék oda nyilatkozott, hogy az nem kielé-gítő ok ily egyezmények kötésére, és az, hogy ezen célra le-szállították viteldijaikat, miután nincs semmivel sem kimu-tatva, hogy a társaság pénzérdekei érintettek (there being no-thing to show that the pecuniary interests of the company were affected) valóságos kelleetlen előnyadás.

Egy újabbi esetben illetékesnek tartatott a társaság különös szerződésekre lépni, a melyekben előnyök biztosítat-hattak egyeseknek a teherszállításnál, a hol tisztán kitünt, hogy a társaságnak a szerződés megkötésekor csupán saját érdekei és a vasut bevételeinek törvényszerű emelése volt szemében, és a társaságnak nyujtott ellenszolgálat megfelelő; végre, hogy a társaság kész ugyanazon könnyebbségeket akár-kinek is megadni ugyanazon feltételek alatt. Itt ugyanis a társaságnak nagy mennyiségű és teljes vonatterhek határo-zott időközökben biztosítottak (Nicolson ctra Great Western vasut). Ezen esetben sem vélt a bíróság kelleetlen elsőbbséget

megállapíthatni. Ezen eset további következése az, hogy a bíróság elősmeri az elvet, hogy a társulat részéről a szállítási költségek némely esetben alacsonyabbak lévén, mint más körülmények közt : fokozatos és változó árszabály jogos lehet.

A Garton ctra Bristol and Exeter vasuttársaság ügyében kimondatott, hogy az sem számítható kelletlen előnyadásnak, ha a társaság némely félnek nagy előnyöket ad, csak hogy a versenyt maga részére előzze meg, mindaddig, míg alapos kilátás van oly terjedelmű üzletre, a mely leszállított viteldijak mellett is nyereséges leend. Ez utóbbi esetben tehát a különbözeti árszabály észszerű.

Oly esetekben, midőn a társaság szállítói minőségét a szállítmányok összeszedésénél is felhasználta, hogy a gyűjtőket kizárhassa, a gyűjtési díjak felét a szállítási díjakhoz csatolta, — világos a társaság igazságtalansága.

Érdekesebb azonban e mű céljára nézve, azon eset, midőn P. és I. től szénszállítás tárgyában a természeti előnyök akartak egyenlővé tétetni, illetőleg az I. kedvezőbb helyzete a tariffák felemelése által P.-ével egyenlővé tétetni. A társaság tekintettel a fogyasztásra oly kerületeket alkotott, a hová a szén 200 tonnás mennyiségekben szállíthatták. Az I. kereskedőknek három ilyen kerület jutott, a melyek azonban többet fogyasztottak 200—200 tonnánál; a felesleget azonban a P. kereskedők szállíták, miután az 200 tonnát együttesen sem tett, s azok keze ügyébe esett. A per alkalmával a társaság azt állította, hogy pusztán a fogyasztás mérvét tartotta szemelőtt, — s miután az ellenkező bebizonyítva nem lehetett: ítélet nem is mondathatott ellene.

Mindezen esetekben, különösen pedig akkor, ha az adott elsőbbség által, ha csak részletes közérdek sértetik meg (Barren ctra Great Northern társaság), a bírósághoz van folyamodásnak helye s a további eljárás a bíróságot illeti.

A vezérelvek, melyek a döntvényekben kimondattak a következők:

1) Hogy magának a vasutnak valódi érdekei fontolandók meg, természetesen ezen érdekek csak úgy értetnek a vasut birtokosira, mint vasutbirtokosok, és nem mint magán egyének.

2) Hogy kellő figyelem fordíttassék azon körülményekre, a melyek bajt vagy költséget okoznak a társaságnak, ha egyik féltől szállít, — vagy egyik esetben nagyobbak, mint a másikonban, — ily esetekben azonban szükséges, hogy a társaság pártatlanul járjon el. A törvényszék figyelmet fordít a hosszú távolságra, nagy mennyiségre, felügyeletre s mindarra, mi a társaság bajoskodását és költségeit aránylag leszállítja.

3) Hogy oly elsőbbség adások igaztalanok, a melyek figyelembe vétel nélkül hagyják teljesen azon körülményeket, a melyek az előnnyel ellátott felek terheinek szállítását kényelmetlenebbé és drágábbá teszik, például, ha előnyök adatnak oly vállalkozóknak, kik versenyvonalat akarnak építeni, csak-hogy e czéljoktól elálljanak, vagy ha a társaság más vonalainak használatáért adatnak egy más vonalon ily előnyök.

4) Hogy végül oly preferential árszabályok, a melyek helyzetők természetes előnyeitől akarják megfosztani az egyes személyeket és helyeket, — egyáltalában észszerűtlenek.

Bármennyire ruganyos legyen is a kifejezés, melylyel ez elv itt kifejeztetik, nem lehet eltagadnunk, hogy a törvényszékek felette sokat tettek a vasuti jog tisztázására Angliában, s hogy ha nem oldották meg kielégítőleg azon, felette fontos és terhes szerepet, a melyre őket az angol vasuti törvényhozás rendelte, annak oka, mint a Bard of Trade elnöke e napokban egy igen szép beszédében jelentette volt, egyszerűen az, hogy oly feladat ruháztatott reájok, mi nem hatáskörökbe való.

Meg kell említenem itt, hogy a végállomási díjak tekintetében a Pegler ctra Monmouthshire vasuti és csatornatársaság ügyben kimondatott, miszerint végállomási díjakat csak is akkor követelhet a társaság, ha Actjában arra különösen fel van hatalmazva.

E pont maga sincs minden következés nélkül. Így a fentebb említett eseten kívül Parker ctra Great Western vasutügyben felmerült az, hogy a szállitmányok egybeszedéséért a díj egybeszámíttatott a szállitási díjjal. A társaság elvesztette a pert, miután az jogtalan több fizetést involvált magában azon szállitók részéről, kik maguk szedték össze a csomagokat. A Re Baxendale ctra Bistol aud Exeter Railway társaság elleni ügy-

ben még érdekesebb színben tünt elő a kérdés, nevezetesen a társaság egyik hivatalnokát megbízta, hogy az szedje össze, mint szállító a szállítmányokat; természetesen, hogy a pert itt is elvesztette a társaság.

Az Attorney General által a Great Northern vasut ellen indított kereset még érdekesebb visszaélés nyomára vezet. Ugyanis a nevezett társaság maga üzött formaliter kereskedést a szénrel, s ez által vidékén egészen elnyomta a szénkereskedést. Az ítélet jövőre nézve eltiltá az üzletet, azonban más oldalról megengedte azt, hogy az eladási célból bevásárolt s még kézen levő kőszén elárussítsassék.

Sőt a River Dun Company és a South Yorkshirei vasut oly egyezményekre léptek egymással, miszerint a vasut a maga kocsikázatára szállított szenet, a mit vonala mentén eladott. A panaszló kőszénkereskedő Waston panaszával azonban elutasított, miután kitünt, hogy a vasut a vételi árhoz hozzá számítja az eladásnál a rendes viteldíjat s így semmi könnyebbítést nem ad, tehát sérelem sem forog fent.

Tisztán mutatja azonban — mindig csak két társulat együttes működését tartva szem előtt, — a törvényszékek fel fogását azon két eset, a melyek egyikénél a Finnictra Glasgow társaság egy másik vonal bérlője lévén, a mely vonalat saját maguk vonalával folytatólagos üzletben tartották, mindkét vonalra különböző viteldíjakat szedett; a bérelt vonal viteldíjai még magasabbak lévén, mint saját vonalé; és azon szén, a mely a bérelt vonalon rakatott fel, s azon és a fővonalon szállított, magasabb viteldíjat fizetett az egész távolsáért, mint a fővonalon felrakott s a mindkét vonal hosszán szállított szén. Ez esetben az ítélet azt tartá, hogy a társaság nincs meggátolva ily módon vetni ki a viteldíjakat az egyenlő bánásmódot biztosító záradékok által.

Egy másik esetben, — Branley ctra South Eastern vasut társaság, — a Lord Chancellor visszautasította a panaszkodót, ki azon ütközött meg, hogy azon utasok, a kik D.-től H.-ba oly szándékkal utaztak, hogy onnan más vasuton utazzanak, magasabb díjt fizessenek, mint azok, kik tovább is a társaság vonalain utaznak. Megjegyzendő, hogy ezen társaság

különös Actjában is bentfoglaltattak az egyenlő bánásmódot biztosító záradékok, az általános törvény rendelkezései mellett.

Messze vezetne azonban ezen egyes eseteknek s ítéleteknek elősorolása, a melyek úgy is megegyeznek a főtényre vonatkozólag: abban tudniillik, hogy a társaság jogosítva van azt tenni, a mi saját érdekei szempontjából igazolva van, a mennyiben tudniillik az intézkedés, a melynek kifolyása csupán egyes esetekre mérlegeltetik, nem más szempontok által vezettetik, hanem az által, a mi a társaság érdekében kívánatos.

E szempont teljesen logicus az angol felfogás alapján, a hol a vasutak pusztán, mint iparvállalat tekintetnek, a melyeknek tulkapásai ellen, egyedüli, de biztos óvszere a közönségnek a szabad verseny, a melyet kiváló gonddal ápolt csakugyan a törvényhozás mind az által, hogy a versenyző vonalok létesülését nem gátolta, esetleg elő is segítette, mind az által, hogy a csatornák folyami s más közlekedési módokat lehetőségig nem engedte az egyes vasuttársaságok kezére jutni, mind végül az által, a mit ismételve kimondott, s a mi a lóvonatú vasut, s még inkább a csatornák analogiája szerint egészen korrekt is volt elméletileg, hogy tudniillik a vasutakat nemcsak a magán társaságok, de minden egyes ember is használhatja saját járműveivel.

Hogy az angol törvényhozás kezdettől fogva helytelenül fogta fel a dolgot: azt már ma magában a Parlamentben is nehezen kétli a tulnyomó nagy rész. Minthogy a vasutak monopol természete lassankint, — a versenyt részint tehetetlenné téve, részint combinatiók által megszüntetve, — mindinkább előtérbe lépett, s minthogy a biztosítékok, a melyek eleinte kívántattak meg tőlök, hova tovább elégtelenné váltak, a későbbi biztosítékok pedig, a melyek az egyes társaságoknak adott további jogok adása alkalmával tőlök kicsikartattak, vagy későbbi általános törvényekben mondattak ki, elvileg (az 1844-iki Regulation of Railways Act kivételével) nagyobbára a régi nézetre voltak építve: lassankint oly visszahatás kezdett felébredni, a melynek nyomása alatt a törvényhozás esetről esetre kénytelen volt a szabad verseny elvétől jobban-jobban eltérni.

Az angol szivósság mellett nem volt ez könnyű munka ;

s annnyival is inkább, mert az állami institutiok százados jellege ellentétben állott az atyáskodó állam eszméjével. Elannyira, hogy maguk az írlandi vasutak megvétele is — habár annak szüksége alig tagadtatik, még folyvást függőben van; elannyira, hogy Galt William hires »Railway Reform« című műve, mely 1844-ben jelent meg, először csak a legújabb időben talált Brandon nagy fáradozásai folytán annyi követőre, hogy a »National Railway Association« megalakulhatott, a melynek célja a vasutak megvétele az állam által; mi annnyival csodálatosabb, mert Sir Rowland Hill, a penny-posta e nagyérdemű létesítője, már 1866-ban mellette nyilatkozott.

Nem lehet azonban — épen a különbözeti árszabályokról beszélve, — elhalgatni azt, hogy a differential tariffák nyomása sehol sem éreztetik annyira könnyedén, mint épen Angliában.

Okai egyszerűen a következők.

Az ország geográfiai helyzete olyan, hogy ha a különbözeti árszabály sujt is belföldi ipart, vagy kereskedést: ugyanakkor szintén csak belföldi kereskedést és ipart segít: tehát épen azon legveszedelmesebb faj, a mely épen a külföldi cikkek emelkedésében s a belföldi keresetágak elnyomásában képezi a nemzetközi kereskedelemben a differential tariffák legsúlyosabb oldalát, nem éreztetik.

E mellett még Irland szintén külön területnek vehető.

A második ok a nép természetében fekszik. Igaza van Schwabénak az angol vasútügyről (Über das englische Eisenbahnwesen) írt művében, hogy az angol közvélemény egyszerű kereskedőknek tekinti a vasutakat, hol alkut köthet, panaszt, ha van, a rendes bíróság elé viszi, — hogy Angliában a vasutak nem hivatalos helyiségek, azok tisztviselői magán-szolgák, s a mi fő ilyenekül is tekintetnek, kiktől a közönség vásárol szállítást, úgy a hogy tud. Kétségkívül helytelen a felfogás, de feltétlenül sokat tesz arra, hogy a közönség panasza ne legyenek olyan sürűek, (a jelen esetben a differential tariffákat illetőleg), mint a continensen.

Mielőtt azonban a négy nevezetesebb parlamenti bizottság egyes idevonatkozó adatait sorolnók fel: fentebbi ígretünkhöz képest nem lesz talán felesleges a vasuti leszámi-

tolásról szólani, annyival is inkább, mert dr. Stein jeles műve (Zur Eisenbahnrechtsbildung) a leszámítoló irodát tüzetesen ismertette, e kérdést még sem érinti, holott itt is találunk némi felvilágosító adatot előbbi tételünk igazolására, hogy tudniillik a közönség nem szokta figyelemmel kísérni a vasutak működését, miután azt tenni ha nem lehetetlen is, de felette bajos.

Minden vasuttársaság különös Actja osztályoz és maximumokat határoz meg. De a maximumok alatt voltaképen a leszámítoló iroda osztályozása a fő (Railway Clearing-House Classification).

Ez alakíttatik úgy, hogy időről-időre tartatnak tanácskozások, a melyekbe küldenek a leszámítoló irodához tartozó vasutak egy-egy igazgató tanácsost, az igazgatót és a forgalmi főnököket. Ezek átnézik s az üzlet kívánalmaihoz együttes tanácskozmányokban módosítják az osztályozást, ez alkalommal nem veszik tekintetbe az egyes különös vasutak Actját, vagy Actjait, csak azon nehézségeket, mik a szállítás fizikai nehézségeit adják; így egy osztályba sorozzák a csomagos tárgyakat, a melyeken nehezen esik kár — a legelső osztályba; a másodikba a kevésbé csomagos és érzékenyebbeket stb. Mikor ez készen van: kiadatik az egyes társaságoknak, a kik minden egyes osztályra nézve különös Actjaik értelmében állomásról-állomásra kimutatják azt, hogy a mellékköltségek beleszámításával mennyi díj szedhető utánuk. Ezt kimutatják állomásról-állomásra, hivatkozva azon Actokra, a melyek az illető vonalra nézve megszabják a maximalis viteldijakat. Ez arra való, hogy a bizottság tudhassa, hogy mily maximum ár szedhető minden portéka után, s csak olyan osztályba sorozza azt, hol azon maximalis összeg át nem hágatik. Azon belől azonban természetesen, — miután magának a leszámítoló irodának célja csak a vasuttársaságok egymás közötti fentforgó számadásait tisztázni, — különbözet még mindig marad fent, s így a közönség kényelme egyáltalában alig, a vasutaké maguké csak részben van elérve. Ha a viteldijak túlhaladnák azon mértéket, a mennyire a társaság különös Actja által jogosítva van, a felesleg vissza követelhető. Egyáltalában azonban a vasutak ezen osztályozás alkalmával egymásnak gyakran tesz-

nek kedvezményeket oly formán, hogy a megcsonkított társaságnak, a mely tudnillik magasabb díjt volna jogosítva szedni valamely áru után, mint a mennyit kap azon osztályban, a melybe soroztatott, kárpótlás adatik, s igen sok esetben a közönség rovására, tudnillik oly módon, hogy végállomási díjak szedetnek az illető vasut javára is.

Nem szükséges a kezelés ezen gépies leírását tovább is folytatnom; kilátszik annyi belőle így is, a mennyit constálni akartam, hogy t. i. a vasuti leszámítoló iroda korántsem nyújt működése által biztosítékot, vagy talán reményt sem arra nézve, hogy a viteldíjak kérdése tisztában álljon az angol közönség előtt.

Említettem fentebb, hogy a visszahatas a dolgok jelenlegi állapota ellen leginkább nyilvánult abban, hogy a parlament kénytelen volt a változó közvélemény nyomása alatt elhagyni azt a vezéreszmét, mindig teljesebb és teljesebben, a mely eddig vezette volt.

Minden egyes esetben azonban egy bizottság működése előzte meg az angol parlament rendes és üdvös szokásaként az ily változtatásokat. Tekintve azt, hogy az évi 5—700 db »parliamentary paper« közt azoknak legalább $1\frac{1}{2}\%$ -ja foglalkozik a vasutügygyel: természetesen, hogy az ily jelentések, okmányok és számadások már magok is — a vasuti kérdésekre vonatkozólag teljes könyvtárt adnak.

Legfontosabb azonban a differential tarifákat illetőleg az 1844. 1853. 1866. és 1872-ki bizottságok működése.

Az 1844-ki bizottság következőleg nyilatkozik ötödik jelentésében:

»A bizottság figyelmet fordított némi részben azon nehézségekre, melyek előállottak a vasutársaságok és azon szállítók közt, a kik árukat küldenek vonalaikon ezeknek kölcsönös viszonyaikból kifolyólag.«

»Voltak előttök bizonyos záradékok a tárgy ezen részére vonatkozólag, a melyek a mint ők hiszik, adnak némi támpontot azon szervezetekről, a mit a szállítók kívánnak, de a melyet ők magok is átlátnak, hogy felette súlyosak volnának a vasutársaságokra nézve. Ezen záradékok főczélja az, hogy meghatározottassanak a szállító érdekekkel való egyetértés-

ben, azon részletek, mik alkotják az áruk vasuton szállításánál a viteldíjak részleteit, melyek nem lényegesen vasuti díjak, és a melyekre nézve általánosan el van ismervé, hogy kívánatos volna a szabad versenyt biztosítani egyrészt a vasutársaságok közt, a melyek magán szállítók minőségében működnek, másrészt azon más magán szállítók között, a kik használják a pályát; és egyszersmind védelmezni minden kijátszási kísérletek ellen, úgy a díjszabások egyenlőtlensége ellen a vasutársaságok részéről, oly formán, hogy a Board of Trade felruházassék kötelező és parancsoló joggal meghallgatni és elintézni a panaszokat, és időről-időre oly rendeleteket bocsátani ki, a milyenek szükségeseznek látszanak azon célból, hogy a javasolt záradékok rendelkezésének való lényeges elégtétel biztosíttassék.»

Ily mérvű újítást azonban nem merészel ajánlani a bizottság. Így folytatja tovább:

»A nélkül, hogy belebocsátkoznánk ezen záradékok vitatásába, elégnék tetszik a bizottságnak megjegyezni, hogy egy ily széles kiterjedésű és szokatlan természetű beleavatkozás azon törvényszerű jogok és köteleességekbe, a melyek mellett vitték idáig üzletöket, mind a vasutársaságok, mind pedig azok, a kik viszonyban állottak vele a teherszállításra vonatkozólag, nem kell, hogy megkísértessék mindaddig, míg érett megfontolás után felette erős esete nem fordul elő a szükségnek arra, hogy kivételes törvényhozás kíséreltessék meg; és teljes ismeretével a különböző érintett érdekeknek, és a javasolt rendszer reájok, és az ország általános érdekeire való hatásának figyelembe vétele mellett.«

Természetesen ezidőpont még nem érkezett el a bizottság szerint. Ezen kívül a bizottság figyelembe véve azt is, hogy e kérdések jelenleg csak mellékesen jöttek tárgyalás alá, minden további magyarázat szándékos kikerülésével terjeszti be azt a háznak, fenntartandó esetleg egy más bizottság számára a jogot, teljes szabad kézzel fogni ezen tárgyban a vizsgálatokhoz s ahoz képest ajánlatok tevésére is.

Az 1853-ki, vagyis, — mint közönségesen neveztetik, — Cardwell-féle bizottság, — főleg három kérdésre terjesztette

ki figyelmét; tudniillik az egybeolvadásra, az üzlet folytonosságára, és a magán billi törvényhozásra.

Öt terjedelmes jelentés mutattatott be általa a háznak, a melyekben tisztán látják, hogy a társaságok iránya az egyesülés és terjeszkedés, és hogy a »verseny rendesen összejártásban végződik« (Competition usually ends in Combination) látják azt is, hogy a társaságok már képesek nagy mértékben ezen célzt elérni egymással kötött szerződések útján, a parlament szentesítése nélkül is. Ezen alopokon sürgetik leginkább azon reformokat, a melyek 1857-ki Railways and Canals Trafic Actba felvették. Ez Act főhibája az volt, hogy a végleges döntést a törvényszékekre bízta, a mely eljárás nemcsak költséges volt, de mint maga Lord Campbell nyíltan megmondta: a bírák képtelenek vasuti igazgatási ügyben dönteni.

A bizottság jelentéséből s ajánlataiból csupán az 5. pont az, a mely jelen tárgyunkra szorosabban tartozik. E pont így hangzik:

»Üzleti egyességek a különböző társaságok közt az üzlet szabályozására és a nyereség elosztására szentesítendőkhelyes feltételek alatt és meghatározott időközökre: azonban a társaságok egybeolvadása nem szentesítendő, csak kissebb, vagy különös esetekben, a hol világosan látszik az állandó bizottságnak, hogy az ily egybeolvadás valódi és egyedüli célja az üzlet megjavított gazdaságossága és a közönségnek így következő előnye.«

Láttuk fentebb, hogy bár az Actba befoglaltatott a bizottság ezen nézete: nem sokat segített a dolgon, miután nincs semmi rendelkezés, a mely meggátolná a társaságot, ha saját haszna céljából tesz, oly feltételeket tűzni ki, a melynek hatása lehet az is, hogy egy osztályát a kereskedőknek, vagy egy várost, vagy üzlete egész részét kedvezményezi oly esetekben tudniillik, ha e kivételek minden személyre vonatkoznak, és olyanok, hogy céljuk gyanánt nem lehet mást felvenni, csak a vasut saját hasznát.

Sokkal fontosabb azonban tárgyunkra nézve az 186⁵/₆-ki királyi bizottság működése, a melynek jelentésében 180. pont alatt ez áll:

»Nem véljük, hogy célszerű volna még akkor is, ha le-

hetséges lenne bármily törvényhozást fogadni el, a mely eltörölné a vasutttársaságok által jelenleg élvezett azon szabadságot, hogy oly összeggel fizettetik meg szolgálataikat, a mely összeget helyesnek gondolnak maximum viteldijaikon belől; ha az helyesen van meghatározva, a mint ezen szabadság korlátolva van a Traffic Act feltételei által; de mi azon véleményben vagyunk, hogy a vasutttársaságoktól kívántassék meg, hogy észszerű hírül adást adjanak szándékokról emelni viteldijaikat.«

Az indokolás 97—106. cikkelyig terjed. Elismertetik ebben, hogy a legfontosabb panasz az, miszerint a különböző vasutakon és ugyanazon vasutak különböző részein, különbözők a viteldijak és hogy ezen egyenlőtlen viteldijak folytán némely kerületek oly előnyöket nyernek, a melyek őket a verseny tekintetében jobb állapotra hozzák, mint a többiek vannak.

A 98-ban emlittetik, hogy a vasutttársaságok a Railway Clauses Consolidation Actban rájuk ruházott joggal a változtatás iránt védik magukat.

A 99. így szól okadatolva és védve :

»A szállító üzlet a vasutttársaságokat versenybe hozza a szállítókkal az utakon, csatornákon és folyókon, mint szintén az egész tengerparti üzlettel. A társaságok ennél fogva tekintet nélkül azon díjakra, a melyeket szedtek másutt, szükségesnek találták leszállítani viteldijaikat azokon alulra, a melyek a létező közlekedési eszközök által szedettek, bármennyibe került is; azon célból, hogy az üzletet saját vonalaikra vigyék. Jóllehet a létező közlekedési eszközök birtokosai közül soknak sérelmével történt ez, az általános közönség hasonlíthatatlan előnyt kapott a portékák szállítása könnyebbségének nagy megnövekedésében, a mely, — mi nem kételkedünk rajta, — sokat tett az ipar és az ország gazdaságának kifejlődéséhez.

»A viteldij egyenlőtlensége a távolság tekintetében, azon kívül, hogy ezen verseny természetes következése, egyuttal lényeges elem is a szállítási üzletnél, vagyis azon elv, a mely uralja a vasutttársaságot a viteldij megszabásánál az: teremteni üzletet, a szállításért oly összeget határozva meg, a mely

rá fogja birni egyik kerület termelvényét egy másikéval versenyezni egy közös piacon.

»Innen még akkor is, ha egy vasúttársaságról az véletlik, hogy teljes egyedárusága van azon vidék vasuti közlekedése felett, a melyet elfoglal, saját érdekében kötelezve van úgy szabályozni szolgáltatát, hogy oly nagy összegű jól fizető üzletet hozzon létre, a milyen csak lehetséges.

»Igy a különös viteldijak megengedése megengedi az üzlet oly kifejlődését, a mi másképen nem léteznék, és teljesen világos, hogy az ország jelen kereskedelmének nagy része teremtetett általa és tartatik fent az azon különös viteldijakba fektetett jó hit által.«

100. »A feltételek, melyek mellett ily viteldijak engedélyeztettek, oly számosak, hogy semmi különös törvény nem kísértheti meg szabályozni azokat; mégis javasoltatott, hogy hagyassék fenn egy kormányi testületnek vagy más széknek itélni oly esetekben, midőn a kereskedők kértek leszállított árukat, és a társulatok megtagadták azokat; hanem emlékezni kell arra, hogy a társaságok jogosítva vannak hasznot huzni azon viteldijakból, a melyek engedélyeztettek nekik a parlament által, és a javasolt eljárás épen annyi volna, mint átruházni ezen jogot a társaságoktól az egyes kereskedőkre, azon czélból, hogy azt üzletük nyereségéhez adhassák, a mely üzlet a vasuti viteldijak rendszerének teljes ismeretével állítatott fel először.

101. »Nincs kétség benne, hogy ezen rendszer nagy hatalmat ruház a vasuti igazgatók- és tanácsokra azon piacok tekintetében és azon czikkekre nézve, a melyeknek árában a szállítási költség lényeges elemet képez.

»Azonban minden vasúttársaságnak érdeke kifejleszteni kerületének kereskedelmét és azt halljuk a North Staffordshirei vasúttársaságról, hogy 1864-ben a szénkinálat ideiglenes megakadtakor, ezen társaság, hogy fentartsa üzletét, (a mely a porcellánkereskedés virágzásától függött), szállított a derbyshirei és leicestershirei szénbányáktól szenet, oly szállítási díjért, a mely nehezen multa felül az üzleti kiadásokat. Ha a társaság nem tett volna úgy: a porcellánkereskedés zátonyra jutott volna. Hasonlóan a Great Western és London

and North Western vasutársaságok szenet szállítottak dél-Staffordshireba Walesből felette olcsó díjakkal. Ujabban a vasgyártás időleges megakadása esetén, a North Staffordshire társaság, a szükséges eszközöket kivételesen alacsony viteldijakkal szállította.«

A következő 102. rész hivatkozik a bírósági ítéletekre, a miket fentebb említettünk.

103. »Továbbá az hozatott fel a rendszer ellen, a mely megengedi az egyenlőtlen viteldijakat, hogy oly esetekben, a mikor ugyanolyan természetű üzlet szállittatik két kerületből egy közös piacra, a viteldijak oly kedvezők fognak lenni egyik vidékre nézve, hogy az a másikat ki fogja zárni.

»A nélkül, hogy belemennénk azon kérdésbe, ha vajjon az egyöntetű viteldij az egész országon keresztül nem működne-e tényleg oda, kizárni minden üzletet, a mely most távol eső piacokra szállittatik, szembeszökő, hogy nem lehet közbenső eljárás a közt, hogy megengedtéssék a vasutársaságoknak a maximum határain belül oly viteldijakat szedni, a milyeneket helyesnek gondolnak, és a közt, hogy oly viteldij fogadtassék el, a mely arányban áll a távolsággal, vagy legalább egyenlő távolságokra egyenlő viteldij.

»Sok fontos vidék hozzá férhet egymáshoz hajózható folyamok és tenger útján szintugy, mint vasuton, és ennél fogva, ha egy egyöntetű viteldij tétetnék kötelezővé, az meggátolná azon vidékeket, a melyek ép ugy bírnak víziuttal mint vasuttal attól, hogy megnyerjék azon alacsony viteldijak előnyét, a mely most származik a vasut és a tenger vagy folyó közt levő versenyből, — és ezáltal felemelné a fogyasztóra nézve a cikk árát, vagy más esetben ugy hatna, mint gát a vasutársulatokra, a melyek vonalai versenyben állanak a tengeri szállítással, némely osztályu üzlet szállításánál, és mindkét esetben csökkentené a kereskedelmet. Sőt inkább a verseny, a mely ma létezik a különböző helyek terményei között egy közös piacon, komolyan meg volna sértve a viteldijak egyöntetűsége által.«

Ezen szakasz többi része azzal foglalkozik, mily módon lehetne a csatornákat teljesen versenyképesekké tenni a vasutakkal szemközt.

104. »Világos ezen megfontolások után, hogy a vasutársaságok érdekei belsőleg hozzá vannak növe azon vidék boldogságához, a melyet szolgálnak. Lehetséges, hogy a vasutársaságok nem mindig vethetnek felvilágosult szempillantásokat, üzletüket kezelvén; de még ezen esetben is a közönség megnyeri azon feltételek teljesítését, a melyek alatt helyesnek véletett engedélyezni a vasut építési jogát utasok és áruk szállítására, a díjak- és vitelbérekre nézve kiszabott határok alatt.«

A következő 105. §. foglalkozik azzal, hogy viteldíjak emelése esetén mégis szükséges arról előre értesíteni a közönséget; — végül a 106-ban summáztatik a bizottság nézete oly alakban, mint az összefoglalásban találtatik, mit fentebb idéztünk.

E kérdést illetőleg Monsell és Sir Rowland Hill különvéleményében nincs szó.

Meg kell jegyezmem még azt, hogy a következő szakasz a többség jelentésében, azzal foglalkozik, hogy hasonló körülmények között a hasonló viteldíjak mint volnának biztosítandók, s erre nézve kényszerítendőnek tartja a bizottság a vasutársaságokat arra, hogy bárkinek is minden állomáson teljes felvilágosítást adjanak ez irányban.

Felesleges volna s talán lehetlen is a térhez képest azon négy terjedelmes kötetre menő munkálat ide vonatkozó részeinek taglalásába bocsátkozni, a melyben a bizottság működése mutattatik be.

Nem lehet azonban említés nélkül hagyni egy pár adatot, a mi — ámbár csupán statistikai fontossággal bír, — kellő fényt vet a differential tariffák elterjedésére nézve Angliában.

A negyedik kötet az angol vasutaktól összeszedett adatokat tartalmazza a viteldíjak tárgyában. Válaszok vannak itt 47 angol, 7 skót és 18 irlandi, — összesen tehát 72 vasutársaságtól azon kérdésekre, a melyek tétettek: 1. a vasuti viteldíjakra vonatkozó különböző természetű kérdésekre; — 2. a parlamenti Actokra; 3. a személyjegyekre, 4. a podgyásokra; 5. az élő lovak-, kutyák- és kocsikra; 6. az élő álla-

tokra; 7. a tariffák történetileg egymásmellé állítására 1840. 1850. és 1865-öt illetőleg.

És azon kérdésre, a mely az első pont 3. és 4. tételei alatt foglaltatik, nevezetesen:

3. »A fentebbi mértföldszámi viteldijak egyformán alkalmaztatnak-e az önök vasutrendszerén?« Alig van 2—3 vasut, a mely igennel felelt volna.

A London and North Western (1268 mértföld hosszzal) azt mondja, hogy azok módosulnak a körülmények szerint, ha például a kereskedők teljes vonatokat küldenek, ha verseny van mind vasuton (II. 2.), mind vizen; a gyárhely és a piacz között eső távolság szerint; és az üzlet általános fejlődése szerint fel kell bátorítani egyes üzletet.

Megjegyzem, hogy azon esetben, ha a vasutak kötött szerződések, vagy más okok folytán nem a legrövidebb vonalon szállítják is az üzletet, minden kivétel nélkül oda nyilatkoznak, hogy azért csak a legrövidebb ut mértföld száma szerint szedik a viteldijakat.

A Lancashire and Yorkshire (403 mértföld hosszzal) azt mondja (I. 12.) hogy a kivételek különböző okokból erednek, meghányatik egyfelől az, mennyit képes elbirni az üzlet, s mennyi szállíttathatik veszteség nélkül; így visszatérő kocsi felette alacsony viteldijak mellett terheltehetnek meg; hosszú üzlet nagy távolság, s a cikk olcsósága, a mi különben nem bírná meg a rendes viteldijakat; tengeri verseny (Liverpool, Glasgow, Hullnál) stb. kivételeket okoznak.

A Midland (752 mértfölddel) az egyetlen vasut, a mely a kivételeket rendszeresíti, azonban az által, hogy (III. 15.) a szerződéseknél más vasutakkal semmi határozott elvet nem tart fent, hanem a szerződés értelmében szedi a viteldijakat, a különbszeti árszabálynak mégis felette nagy tért nyit.

A South Eastern (306 mértfölddel) a Themzével kénytelen versenyezni (I. 12.) s azért nem alkalmazhatja az általános mértföldszámi viteldijakat.

A North Eastern (1115 mértfölddel) kivételeket ismer el szintén, a mint (I. 3.) »a változó körülmények, megkívánják; a szerződéseknél (III. 15.) az sem követ vezér elvet a viteldijak megtartásánál.

A London and South Western (591 mértfölddel) szintén ily feleletet ad (I. 3.) megvallva, hogy például a mész Poole-tól Londonba küldve 120 mértföld távolságra, csak $1\frac{1}{2}$ penny mértföld és tonna számra, különben $1\frac{1}{2}$ —2-ig. Így van a szénre s más czikkekre is. Az elv ennél az, hogy az olcsó cikkek Southampton és más kikötőkbe olcsóbban szállítatnak, s a nagy távolságokra olcsóbban szállítatnak mértföld számra is (III. 3.).

A Great Western (1235 mértfölddel) azt mondja, hogy a mértföld számra való vitel díj alól kivételek vannak, ha (I. 3.) évente egy minimum fizetés biztosított; ha tele vonatok rakatnak meg; ha verseny van tengeren vagy más körülmények közt. Ezen vasut az elvet még tovább viszi. Szerződéseknél (I. 21.) a szénszállítást azon minimum szerint szabja meg, a mit évente fizet a fél, 5000 font sterlingen alól e minimum nem lehet.

A Great Eastern (664 mfölddel) a mellékletben összeállítja azon differential tételeket, amelyeket tengeri, folyami, vagy csatornai verseny miatt kénytelen volt elfogadni. Így a gabna, buza, olaj, maláta, építési anyagokra nézve nagyobb (68—121 mértföldnyi) távolságra felette nagy megkönnyebbitések adatnak. Nyolcz csomó melléklet E—M szól a kivételes tariffákról a viszonyok illetőleg a verseny nyomása alatt. Ilyenek különösen Ipswich és London közt a halüzlet fenttartása.

A Caledonian vasut (110 mértföld) Skótzíában szintén eseteket hoz fel a kivételes árszabályokra.

A Great Southern and Western Irlandban ($387\frac{1}{4}$ mértfölddel) azt mondja (I. 4.), hogy a mértföldszámi viteldíjak változnak mindenütt, a hol a vasuti távolság nagyobb, mint a közuton; mint szintén a versenyző pontokon. Szerződéseknél itt sincs vezérelv. (IV. 15.)

A Midland Great Western (333 mértföld) szintén azt mondja, hogy (I. 4.) leszállított viteldíjak adatnak bizonyos mennyiségekre különös feltételek alatt és követve az egyes vidékek kívánalmait. A tengeri kikötőhelyekre a verseny folytán 25% leszállítás adatik. (II. 3.)

A London Chatham and Dover vasut (134 mföld) azt mondja, hogy hamu-, homok-, fővény- és szénre nézve a vitel-

díjak a versenyző vízi, száraz és vasutak versenyző képességének minőségéhez képest állapíttatnak meg. (I. 3.)

Íme, ezekben körülbelől elegendő képet nyújtottunk arról, hogy az egyes vasúttársaságok saját magok micsoda módon vallják be, hogy a verseny és más körülmények nyomása alatt differentiál tariffákhoz voltak kénytelenek fordulni. Az eredmény csaknem mindenütt egyenlő, sőt az indokolás is csaknem mindenütt ugyanaz.

A többi társaság által adott feleletek körülbelől szintén ilyenek. Egyik vagy másik erősebben fejezi ki magát; s nem ritkán találunk vállaszaikban oly kifejezést, hogy a Parlament által megszabott mértföldszámi »viteldíjakat megtartják addig, a míg azokat megtartani czélszerű«, vagy »addig, a míg a körülmények és verseny mást nem parancsolnak.«

Lássuk azonban most már más valamely alapon, mily mértékig viszik általában a társaságok azt, mit magok is jogosultnak vallanak be.

Liverpoolból egy kimutatás adatik a 3-ik kötet elején, azon városból a szállított terheket illetőleg ezek viteldíjait mutatva ki. A kimutatás ugyanazon egy czikkről: a deszkáról és fanémüekről szól. Az eredmény mégis felette feltűnő. Mig például Sunderland és Birmingham közt (a mi 208 mértföld távolság) $14\frac{1}{6}$ shilling, addig Hartlepool és Birmingham közt (a mi csak 180 mértföld távolság épen annyi egy tonna szállítási ára; sőt ugyanannyi a szállítási ár Hull és Birmingham közt is, jöllehet az utolsó távolság) csak 134 mértföld. Gloucester és Burry közt ugyan azon czikk 16 shilling 158 mértföldtávolra tehát $\frac{1}{4}$ résznyire közelebbre, mint Sunderland és Birmingham közt a hol a viteldij csak $14\frac{1}{6}$ shilling. A czukorra nézve talán még nagyobb a különbség. Blackburntól Londonig 25 shilling 240 mértföldre, Liverpoolig $11\frac{10}{12}$ 41 mértföldre, mig tehát emitt egy mértföldre $3\frac{2}{3}$ penny esik, London és Blackburn közt csakis $1\frac{1}{3}$. Hull és Sheffield között ugyanazon czikk 76 mértföldre $13\frac{1}{3}$ shilling, Liverpool és Sheffield közt pedig 73 mértföldre — 20 shilling. És vég nélkül lehetne folytatni e példákat. Vegytani eszközök és anyagok Liverpooltól Bradfordba 70 mértföldre 20 shilling, mig Newcastletól ugyancsak Bradfordba 108 mért-

földre csak 15 shilling. — Ugyan ezen czikk Liverpooltól Hullba 15, Newcastltól Hullba 8 shillinggel szállíttatnak tonnánként holott a távolság ugyanaz. Wakefield és Liverpool közt szednek a czikkért 71 mértföldre 15 shillinget, Newcastle és Wakefield közt 125 mértföldre 13 $\frac{2}{3}$ shillinget.

A mi magát a gabnaviteldijakat illeti: Burtontól egy egész oly körnek, a melynek átmérője 120—195 mértföld, szállítási díja tonnánként 15 $\frac{10}{12}$ shilling, a miből nyilván való, hogy a Lincoln kerület csaknem felényivel többet fizet, mint Northampton, több mint felényivel többet mint Norfolk, és csaknem kétszer többet, mint Gloucester vidéke gabnája szállításáért.

Egy igen terjedelmes és igen szép kimutatásban vannak összefoglalva (Appendix E. G.) azon tényleges viteldijak, a melyek bizonyos helyek közt szedetnek, ki lévén mutatva egyuttal a mértföldszámra eső viteldijak is, a leszámítoló iroda által számított végállomási díjak levonása után.

Egy pár példát kivennünk ezen kimutatásból sem fog ártani, a többi helyes jellemzése végett. A deszkákra nézve például Bristoltól Derbyig (136 mértföld) szedetett 11 $\frac{1}{3}$ shilling, tehát 1 penny mértföldenkint, miből levonva a végállomási 3 shillinget, marad 8 $\frac{1}{3}$ shilling, vagyis mértföldenként 0.74 penny. Ugyanakkor a fizetendőség Liverpool és Saddleworth közt (44 mértföld) 12 $\frac{1}{2}$ shilling, a 3 shilling végállomási díj levonásával 9 $\frac{1}{2}$ shilling vagyis mértföldenként 2.59 penny, vagyis igen csekély híján hatszor annyi, mint Goole és Sheffield közt (55 mértföld) hol 10 shilling, s a végállomási díjak levonásával csak is 0.44 penny. Hasonló esetek léteznek például a nyers vasra nézve is, a melynek szállítása például Gloucester és Wolverhampton közt (70 mértföld) 9 shillingbe kerül s így a végállomási díjak levonása után 1.62 pennybe; míg Wolverhampton és Derby közt (50 mértföldre) csak 4 $\frac{1}{2}$ shillingbe kerül, vagyis mértföldenként ismét a végállomási díjak leszámítása mellett, csakis 0.36 pennybe. Nem kevesebb hullámzást mutatnak a gabona szállítás díjai. Gloucester és Birmingham közt 53 mértföldön csak 5 $\frac{1}{4}$ shilling s így a végállomási díjak lehuzása után mértföldenként csakis 0.57 penny; a míg Liverpool és Bolton közt 18 mértföldön 8 $\frac{1}{3}$ shilling, a mi a végállomási díjak

levonása után mértföldenként 2 29 pennyt ad ki. A buza Derby és Manchester közt 69 mértföldön 15 shilling, a végállomási díjak lehuzása után tehát 2'09 penny mértföldenként; míg Fakenham és Leeds közt 243 mértföldre szintén csak 15 shilling, tehát mértföldszámra a végállomási díjak nélkül csak 0'59 penny.

Végig menve a terjedelmes összeállításon, hasonló kimutatásokkal találkozunk minden nemében az üzletnek. Az ellentétek élet még inkább emeli minge egyiknél azon körülmény, hogy a végállomási díjak mindenütt teljes egyformán, tudniillik a vasuti leszámítoló iroda átlaga szerint vannak levonva, s így a mértföldszámi átlag-tételek csakugyan igen közel állanak a valóban számított díjakhoz.

Hiba volna azonban az elütéseket teljesen és kizárólag a differentiál tariffák rovására hozni fel, miután nem szabad felednünk, hogy az osztályozás, — nem tekintve a vasuti leszámítoló iroda osztályozását, mely a nélkül sem érvényes valamennyi társaságra, — sok különbségnek ad helyet; emellett a különböző társaságok különös Actjaiba az egyöntetűség kívánalmainak minden figyelembe vétele nélkül állapítatván meg a maximál tételek: a különbözetek jó nagy része fekszik abban, hogy a vidék más társaság által van szolgálva, a mely nem azért szed alacsony viteldíjakat, mert olyanokat akar szedni, hanem azért, mert különös Actja nem enged magassabbat szedni. Így nagyon természetesen az olcsó szállítással dicsekedő vidékek egy, épen tetemes része ezen körülménynek tulajdoníthatja kedvező helyzetét, ámbár lehet, sőt valószínű, hogy az alacsony tétel, — mint az a fentebb említett első vasutnál történt, — nagyon is jövedelmezőnek mutatkozik.

Másrészről azonban tagadhatatlan tény az is, hogy — mint a fentebbiekben maguk is bevallják, — a társaságok maguk is nagy mértékben járultak ezen egyenlőtlenségek létesítéséhez, a mint mondják a verseny és különböző okok nyomán, a mint a vidék kereskedelme megkívánta.

Hogy azonban a vidék kereskedelmének igényeit mindenkor teljes figyelembe vették-e: azt a kihallgatott tanuk fellette nagy része kétségbe vonja. Valóban a felsorolt panaszok között nincs egyetlen egy sem oly általános, mint a viteldíjak

égyenlőtlensége ellen való panasz. Elannyira, hogy nagy kérdés marad, — legszelidebben szólva is, — hogy nem feltűnő nagy módon következett-e be az az eshetőség, a mit a bizottság ott fent idézett jelentése helyezett kilátásba, — miszerint tudniillik a társaság nem volt képes elegendően felvilágosult szempontot foglalni el a vidék kívánalmainak megértése iránt.

A második terjedelmes kötet legnagyobb része ily panaszokkal van tele. Clarke (kérdések sorozati számában 3—8, 30—31) panaszkodik, hogy a liverpooli viteldijak mértföld számra is sokkal nagyobbak, mint másutt; Clarke kívánja (150—155, 185—188), hogy a viteldijak állapíttassanak meg a parlament által mértföld számra és a végállomási díjak hozzáadásával, az építési tőke kamatai foglaltassanak be a mértföld számi viteldijakba. Patterson azt kívánja, (327—454) hogy a viteldijak legyenek fokozatosak a távolság szerint; Wright (627), Grierson (11, 941) és Allport (12, 390) panaszkodnak azon, hogy Birmingham körül a viteldijak egyenlőtlenek, kívánják, hogy az összejátszás kikerülése végett valómi független testület ellenőrzése végett fokozatos mértföld viteldijak szerint számíttassanak, az egyöntetű viteldij kényszerítő legyen minden vasúttársaságra és ha lehet az egész országon át; s csak ott engedjék eltérés, a hol ugyanazon végpontok közt két vonal fut s az egyik hosszabb, mint a másik. Lawson (1446 stb.) azt kéri, hogy a társaságoknak ne engedjék meg egyes helyeket a többiek hátrányára kedvezményezni.

Rochdale körül szintén nagy a panasz a viteldijak egyenlőtlensége miatt: Irlandban is egyenlő viteldijak kívántatnak (12305 stb.) Sőt az utóbbi helyen Dangan inkább óhajtja emeltetni a viteldijakat, csak azok egyenlőek legyenek (5688—5697). Nem helyes egy különös vidéken alacsonyabb viteldijjal szállítani, mint a vonal mentén általánosan.

A mennyiségért inkább *discont.* Perry (6856) arról is panaszkodik, hogy az írlandi viteldijak nemcsak nagyok, de minden rendszer nélkül valók s egyenlőtlenek. Esetek erre (7221—7240). A viteldijak nemcsak egy más nemű áruk közt egyenlőtlenek, hanem egy és ugyanazon áru közt is; pedig ez igaztalanság, csak felette ritkán igazolható (Cox; 8579—

8604). Nickolson is védi az egyöntetű díjakat, azonban az építési költségek figyelembe vétele mellett; azért ismételten ajánlatnak a kivételek különös esetekben (9809—9816). Az is igaz, a mit Wilson állít (10,025—10,034), hogy tudniillik a társaságok gyakran annyira leszállítják viteldijaikat, hogy vesztéssel szállítanak, azon reményben, hogy ekként a monopoliumot biztosítják maguknak s akkor majd újra felemelik a viteldijakat a közönség hátrányára.

Williams is (10,146—10,303) az egyöntetű viteldijakat védi, mert csak azok mellett lehetséges solid kereskedés; nem gondolja, hogy ha a társaságok kényszerítettnek arra, miszerint leszállítván bizonyos pontok közt viteldijaikat, azt általánosan szállítsák le, arra vezetne, hogy a leszállítások egyáltalában elmaradnának. Perry és Grierson (11,866) módosítva kívánják, hogy a végállomások díjai teljesen külön kezeltessenek a rendes viteldijaktól. Hollins azt véli (11,306—1311), hogy ha a társaságok két hely között egy bizonyos viteldij mellett szállítatnak: nem engedhető meg nekik, hogy e két hely között eső állomásaikra ennél nagyobb díjat szedjenek.

A másik nézetnek is voltak szószólói. Szerintök (11,307—11680) a viteldijak egysége lehetetlen ott, a hol az üzlet nagy; a leszállítás lehetséges ugyan, de attól csakis a közönség szenvedne; egyáltalában a viteldijak tárgyában való minden kényszerítő beavatkozás felette megzavarná azon szerződéseket, a melyek meghatározott bér mellett köttettek a vonal üzletben tartására és meggátolná a társaságokat, hogy felbátorítsák az üzletet azon kerületekben, a hol szükség van arra; a North Eastern-re kilencz ízben akarták rákényszeríteni, de a parlament mindannyiszor elvetette a javaslatot. Továbbá felhozott (11,969—13,819), hogy a viteldijak nem a pályaut hossza, vagy az építési tőke után állapíttatnak meg, hanem tisztán kereskedelmi érdekek és elvek alapján; kérdés az, mi a »fizető« viteldij; mindaddig, míg a társaság a maximumok határai közt mozog, nincs joga egyik városnak sem panaszkodni, ha a másik alacsonyabb viteldijakat kap, miután a társaság célja nyereségre tenni szert; sokat ártana a társaságoknak; a panaszok nagy része onnan ered, mert azok, a kik meg vannak

elégedve a hosszú távolságokon az alacsony viteldijakkal, ohajtják ugyanazt a rövid távolságokra; megsemmisítené a vízi közlekedéssel való versenyt; ha egységes viteldijrendszer fogadtatik el; az hasson ki az egész országra. Most a Lancashire aud Yorkshire vasuton több, mint 2.000,000 viteldij van érvényben, ha egyenlő díj lesz mértföldszámra két pont közt, a hosszabb vonal minden üzletét elveszti (13,254—13,558); némely esetben a közönség hasznára vannak a különböző árak, a fogyasztók minden esetre nyernek vele; némely esetekben kényszerítve vannak különös Actjaik értelmében nagyobb távolságokra olcsóbban szállítani a vasuttársaságok, mint rövidre, — a régibb Actokban 50—100 mértföldes ily zónák állittatván fel; a maximum viteldijak épen oly rozsak, mint a minimál viteldijak volnának (14,423—14,710). Egyenlő körülmények közt egyenlő viteldijak kívánatosak az elméletben, de gyakorlatilag nem létesíthetők, a legtávolabb vidékekről is szükséges gyakran alacsony áron szállítani a verseny kedvéért; a viteldijak gyakran azon összeg által határozatnak meg, a mit az üzlet elbir; ez a legkedvezőbb a közönségnek és a társaságoknak; oly esetekben, ha ugyanazon czikk különböző célokra használtatik fel az egyöntetű viteldij nem igazságos; némely üzlet ekkor megszűnnék (15,137—15,327). Ily eljárás megsemmisítené a versenyt; a társulatok politicája az volt, kikötőiket egymás rovására emelni, s ez lehetetlen volna egyenlő viteldijak mellett (15,925—15,928); a hosszú üzletet megsemmisítené; a viteldijak leszállítására legbiztosabb mód oly állapotba helyezni a szegényebb társaságokat, hogy képekké legyenek a versenyre; a vasutak nem hasonlítanak a postákhoz; a differential tariffa nálok feltétlenül lényeges; nyersanyagok adandók az iparnak, a honnan lehet, és lehetőleg egyenlő árakon (11,671—16,808).

Ennyi azonban, ugy vélem, elégséges czélomra, hogy tudniillik bemutassam az eltérő okoskodásokat és indoklásokat a kihallgatott tanuk véleményei közt, annyival is inkább, mert a rengeteg terjedelmű műnél, az igaz, hogy aránylag csak fontosságával, már is több időt eltöltöttünk, mint a mennyi feltétlenül szükséges lett volna.

S így már mostan áttérhetünk az utolsó kiemelendő bi-

zottsági munkálatra: az 1872-ikire, a mely eredetileg az egybeolvadások megvizsgálására volt kiküldve, jelentésében azonban a vasuti politika majdnem mindegyik kérdésével foglalkozott.

Mindenek előtt az elvi kérdéseket tisztázta.

Kimondta (XXIX):

»Van valódi és hatályos verseny a vasutak és a tengeri üzlet között, különösen sulyos áruk szállításánál, és ezen versenyzés valószínűleg fog is tartani, ha csak a Parlament nem fogja a nyilvános kikötőket a vasutársaságok kezére játsszani.«

»Van némi verseny a vasutak és csatornák közt és kívánatos megtenni minden kísérletet fentartani és kifejleszteni a belföldi vízi hajózás rendszerét, jöllehet valószínűtlen, hogy ezen rendszer általános, vagy hatalmas versenyt tudna képezni a vasutakkal szemben.«

»Kevés valódi verseny van a viteldíjak tekintetében a vasutársaságok között, és nem lehet bizni annak folytonosságában. Jelenleg még figyelmet érdemlő verseny van a könynyebbségek tekintetében, de annak fentmaradása iránt bizonytalan a kilátás.«

Ezen szavakban foglaltatik azon nagy elvi megállapodás, a mi kétséggkívül fordulópontot jelez az angol közvélemény, illetőleg a törvényhozás nézetében a vasutügy tárgyában.

A következtetések természetesen folynak belőlök, ámbár némi *salvus conductus* mellett csak. »Először is nem kell azt vélnünk, hogy az önérdék oly nagy szerepet fog játszani ezen nagy vállalatoknál, mint a minőt játszik rendes kereskedői esetekben. Az igazgatóknak és tisztviselőknek hatalmas bureaucrátiája van. A valódi igazgatók távol állanak a részvényesek befolyásától, és az utóbbi nagy mérvben egy fluctuáló és gyámoltalan testület. A vasuti vállalat története mutatja, mily gyakran áldoztattak fel érdekeik a valódi igazgatók politikájának, üzleteinek vagy szenvedélyeinek. Más oldalról, ezen nagy vállalatok igazgatói és főtisztviselői gyakran magas állásu emberek, kik érzik, hogy az ő állások némileg különböző egy tisztán kereskedelmi vállalat igazgatójától, és

némely tekintetben hajthatók a közvélemény által és különösen annak a parlamentben nyilvánulása által.

»Igy jó és rosszban, a vasutak igazgatása különböző egy rendes kereskedés és gyárétól és közeledik némi tekintetben egy közszolgálat-ág igazgatójához.

»Mindazonáltal az önérdek még mindig vezérlő indoka a vasutársaságoknak, és az is fog lenni, és ennél fogva fontos megtudni: mennyiben esik össze az ő érdekek a közönségével. Az a társaságok érdekében fekszik, hogy kifejlesszék az üzletet, a mikor csak az az üzlet nekik hasznot fog hozni. Az ő érdekek bátorítani az új és életre való üzletet, még akkor is, ha az ő hasznok csekély belőle, vagy épen semmi; az ő érdekek az új utakat kutatni fel és fentartani azokat a létező verseny ellen; kifejleszteni az új kikötőket és rakpartokat; és előmozdítani a versenyt a kereskedés vagy ipar távol álló helyeire nézve, megsemmisíteni azon távolságokat, a melyeket a természet helyezett ezen helyek és a termelvények különböző piacjai között. Mind ezen esetekben a társaságok ereje és gazdagsága képessé teszi őket, jelenleg veszteséget vállalni magokra a jövő előny reményében és ámbár így tévén kitétethetnek azon vádnak, hogy rendszerök némely részeit megfizettetik a többiért, eljárások egészben véve valószínűleg előnyös lesz úgy a közönségnek, mint önmaguknak.

»Hanem itt vannak határai az érdekek ezen összetalálkozásának. A mint az 1839—40-ki bizottság által kifejtetett, a társaságoknak érdeke az, hogy oly nagy hasznot, a milyet csak lehet, a lehető legkisebb kiadással érjenek el; annál fogva érdekekben fekszik inkább egy utast és egy tonna árút szállítani egy shillingért, semmint két utast, vagy két tonna árút egyenként hat pennyért; míg az ellenkező áll világosan a közönség érdekében. Színtugy, a társaságok érdekében van kizárni a vízi versenyző utakat; és a kihallgatott tanuk szerint a csatornákra nézve gyakran sikerült nekik ezt tenni. Színtugy az van, vagy lehet a társaság érdekében, hogy az utasokat, vagy árúkat ne küldjék a legrövidebb, vagy legkényelmesebb uton, hanem azon, a mely a társaságnak a legnagyobb összegű hasznot adja, és ezen czélból, visszautasítani elfogadását az üzletnek más vasutaktól a legközelebbi vagy

legkényelmesebb pontokon, azon czélból, hogy az körben szállítván hosszabb távolságokat tegyen az ő vonalán; és úgy rendezni be a személyvonatokat, hogy más pályákon az utazást nehezzé vagy lehetetlenné tegye; és végül, az az érdeke a közönségnek, hogy szárnyvonalok építtessenek, de ezt nincs a társaság érdekében megtenni mindaddig, míg azok jó kamatot nem fizetnek a ráfordított tőke után.

»Annálfogva világos, hogy mind a viteldijak összegét, mind a mi a nyújtott kényelmet illeti, a társaságok érdeke nem nyújt semmi oly tökéletes vagy teljes biztosítékot a közönségnek, a mint a milyen adatik a verseny által oly esetekben, a hol verseny létezik. Ennélfogva félre tévén a létező verseny fentartásának kérdését, a mi fentebb volt érintve, szükségessé válik meggondolni, mi tehető a szabályzatok után.»

Azután a következő három kérdés megfjtésére irányozza a figyelmet:

1. Mint lehetne és minő arányban, minő eszközökkel a társaság emelkedő hasznát megosztani a részvényesek és a közönség közt.

2. Vajon a társulat által jelenleg gyakorolt azon hatalom, hogy a vonal különböző részein különböző viteldijakat szed: a közönség előnyére van-e; és ha nem: minő lépések teendők az ellenőrzés végett?

3. Micsoda módon lehetne a különböző társaságok vasuti rendszerét, — mint egy egészet véve fel, — egyöntetűvé tenni és úgy kiterjeszteni, hogy minden tehetségeiket lehetőségig kifejlesszék, és úgy, hogy biztosíttassék a közönségnek a vonalok teljes használata és választása.

Ezen három pont mindegyikére igyekszik a jelentés, — mely méltán nevezhető az összes vasuti irodalom egyik gyöngyének, — válaszolni.

Azon szabályzatok közt, a melyek javasoltatnak, a többek közt ott van a classificatió kérdése, melyre nézve a jelenlegi vasuti leszámítoló irodaféle osztályozás ajánltatik egy bizottság felügyelete alatt; azok nyilvántartása, kerületek alakítása; szárnyvonalak építése; a viteldijak leszállítása, miután az osztalék egy bizonyos százalékot elért, hogy az azon felül eső haszon megosztassék a közönség és a társaság közt; az osz-

talék korlátolása; időnként átnézése a viteldijaknak; jelenleg leszállítás; a végállomási díjak meghatározása; s a jelenleg bennünket közelebbről érdeklő két kérdés; az egyik az, hogy a viteldijak meghatározhatók-e a szállítási költség szerint, hozzáadva némi kamatot a tőkére; s a másik az egyenlő mértföldszámi viteldijak kérdése.

A mi az előbbit illeti: a bizottság véleménye a következő:

»Látván, hogy ezen elv nem alkalmazható: egy tanú javasolt egy némileg különböző eljárást, azt tudniillik, hogy a szállítási költség állapíttassék meg; hogy ehhez adassék az, a mi szükséges arra, hogy a társaságoknak tőkéjük és munkájok után méltányos jutalék adassék és hogy az így nyert összeg képezze a viteldij mérvét, a mely által a jelen viteldíji fokozat megállapíttassék először, és a mely szerint nézessék át később időről-időre. Feltéve, hogy ezen eljáráshoz szükségelt adatok, tudniillik a költség és a haszon, valóban meghatározhatók, még mindig hátra van a kérdés, vajjon a viteldijak bárminő határozott megállapítása, így eszközölve, nem fog-e meggátolni sok hasznos intézkedést, a melyek most megtétetnek a társulatok által. És a kérdésben forgó tanú elismeri, hogy az elv, melyet ő felállít, csupán oly közhatóság által vitethetik keresztül, a mely tekintélyes hatalommal rendelkezik, hogy a kérdés minden egyes esetben távol álljon a peres eldöntéstől és hogy ő nem ellenezné a társaságot abban, miszerint egy időre alacsony viteldijakat szedjen azon célból, hogy dajkáljon egy fejlődő ipart, hogy ha helyesen tehető a haszonnal együttesen és nem tényleges veszteséggel.

»De az így felvett adatokat megállapítani felette nehéz, ha nem lehetetlen. Az illető vonal eredeti költsége: az illető árúk szállítási költségei a pálya azon részén, összehasonlítva más árúk szállítási költségeivel ugyanazon vonalrészén; — és ugyanazon és más árúkéval a vonal többi részein és mindezeknek viszonya a társaság összes kiadásai- és bevételeihez, oly tételek, a miket nehéz volna magának a társulatnak is megszerezni, egy bizottságnak vagy kormányi osztálynak megállapítani pedig lehetetlen. Még

nehezebb azonban a haszon megállapítása. A társaságok most jogosítva vannak oly haszonra tenni szert, a milyenre csak tudnak mindaddig, míg nem lépik át a maximum viteldijakat, és minden kísérlet felállítani egy mérvet a viteldijakra, a mely a haszontól függne, magában foglalja a szükségset: meghatározni törvény vagy rendelet által, hogy mi legyen a maximum osztalék. A nehézségek egy ilyenmő javaslat keresztülvitelére teljesen méltányolvák lentebb és ki vannak mutatva, hogy teljesen felülmulhatnak gyakorlatilag.

»Ennélfogva a javaslat a vitel- és szállítási díjakra egy mérvet állapítani meg, a költség- és haszonhoz viszonyítva, mint gyakorlatiatlan, elejthető.«

Meg kell említenem, hogy az okok lentebb az ellen, hogy a maximum meghatározottassék az osztalékoknál — (XXXV.) abban foglalvák, hogy először a társaságok hamis számadást készítenének az építési és üzleti alap közt; másodszor, hogy senki sem képes megítélni előre azt, mily viteldijak fogják meghozni a meghatározott kamatlábnak megfelelő összeget; harmadszor, a feltétel, hogy a részvényesektől visszatartott haszon a közönség részére jut, tévedés, mert a társaság minden eszközt felhasználna elkölteni hasztalan a fölösleget, a gazdálkodás eltűnnék, továbbá még a tőkefeleslés is bejönne, a mit Amerikában »tőkefürösztésnek« (Stock Watering) hívnak, a mikor ugyanis felesleges tőke is fektetetik be, a felesleg megmentésére a részvényesek zsebe javára. Kellene továbbá ehhez a tőke és a folyó költségek meghatározására a tartomány kezébe jogot adni, — tehát ugyanakkor, a mikor a társaságoktól elvesz minden indokot arra, hogy takarékosak legyenek: a kormányra egyuttal nehéz feladatot ruházna a folytonos felesleges gyámkodás által.

Mielőtt a bizottság jelentésének azon részét mutatnók be, a mely épen az egyöntetű rendszer kérdéséről szól, helyes lesz nézetét ismerni a végállomási díjak tárgyában.

Elmondván, hogy jelenleg nincsenek meghatározva a törvények által ezen végállomási díjak, mert csak »ésszerű összegek« (reasonable sum) mondatik ki, így folytatja:

»Valóban az állítatik a társaságok részéről, hogy legtöbb esetben ezen végállomási díjak inkább és csupán csak a társaságokat érdeklik egymás közt, miután a közönségtől szedett teljes viteldíj alatta van a törvényszerű mértföldi viteldíj maximumoknak. Azon esetben, a hol a tényleg szedett viteldíjak felette vannak a törvényes maximumnak, de csakis ily esetekben, a végállomásiak (tudniillik a társaságok) kapnak egy különálló és határozott díjat. A kérdés tehát a végállomási díjakat illetőleg a mértföldszámi kérdésekbe folyik át. De a hol van különös díj : szembeszökőnek látszik, hogy az így megfizetett szolgálatok oly szükségesek és oly általánosak, mint az áruk tényleges szállítása : akkor ép annyi érv van a mellett, hogy az egyik esetben ép úgy határoztatik meg a törvényes maximum, mint a másikban. És ily maximum kétségkívül beletétele volna a korábbi Actokba, hogy ha előre látható lett volna, miszerint mindenik társaság maga fog eszközölni saját vonalán minden szállítást. Vajon jelenleg határozottassék-e meg ily maximum : az más kérdés. Függetlenül a társaságokba fektetett tőke kérdésétől, figyelembe veendő, a mint teljesebben kifejtetik lentebb, hogy a törvényszerű maximum-viteldíjak kevés valódi védelmet adnak a közönségnek, miután azok mindig oly magasra szabhatnak ki, hogy előbb vagy később a társaság érdekévé válik alacsonyabb viteldíjakkal szállítani. Ugyanez áll a végállomási viteldíjakra nézve is. A körülmények oly különbözők és oly állandóan váltakozók, hogy minden törvényszerű maximum, a mely jelenleg szabhatná meg, valószínűleg felette volna a jelenleg szedett viteldíjnak, és bizonyára sokkal felette azoknak, a melyek ezután fognak szedetni. Valóban az 1861- és 1866-ban tett kísérletek a végállomási díjakra maximumot szabni meg, el is buktak, mivel az egyedüli maximum, a melyre nézve sikerült megegyezni, annyira felette volt az akkor ténylegesen szedett díjnak, hogy maguk a széntulajdonosok tartottak attól, mikép az ezen díjakat felemelni fogja.«

Ezen kérdés vezet át bennünket egy másik kérdéshez, a mi tudniillik a végállomási díjak elkülönítését illeti a mértföld számra szedett díjaktól.

Érdekes, a mit a bizottság a viteldijak jelen állapotáról ez irányban a 9-ik pontban mond :

»A személyviteldijak még aránylag egyszerűek és a társaságoktól most megkivántatik minden állomáson kiragasztani azon személyviteldijak jegyzékét, a melyek azon állomáson minden helyre kiadatnak, hanem az árúviteldijakra más a dolog. Vannak mindennemű megkülönböztetések. Vannak viteldijak a társaság saját vonalának minden egyes állomására ; vannak viteldijak minden más társaság minden állomására, a mely társulatokra könyvez a társaság ; és az ily viteldijak váltakoznak azon szerződések szerint, a melyeket a társaság mindazon társasággal kötött, a melynek vonalain az árúk átszállítatnak. Van 7 vagy 8 osztály azon árúkra nézve, a melyekért a társaság különböző viteldijakat szed. Vannak egyenlő mértföldszámi díjak, a hol az egyenlő mértföldszámi díj fogadtatott el, és különös viteldijak, szedve azon számosabb esetekben, a hol a tengeri vagy más verseny kényszeríti a társaságot különös viteldijakat szedni. És vannak számos esetek, a melyek még kevésbé vezethetők vissza általános jelentésre alkalmas elvek, vagy szabályokra, a hol a társaságok a hosszas és nagy üzlet folytán vagy más okokból különösen kedvező terheket szabnak különös kereskedők részére. És mind ennek ráadásául vannak végállomási díjak, a melyek csaknem teljesen a vasuttársaságok discretiojára vannak bízva.

»Az eredmény ebből az, hogy minden nagy társaság esetében a viteldijak, milliókra mennek, és a mint a keresztülviteldijak, és keresztül könyvelés kiterjed: valószínűleg még tovább fognak nevedezni. Ezen felül ezek folytonoson váltakoznak és változnak a kereskedelem és vasuti politika változó körülményei szerint.

»Más oldalról a közönség ügye a vasuttársulatokkal szemben felette erős zavaroknak van kitéve. Azok egyedárusok, kik nincsenek korlátozva a szállítási díjak tekintetében csupán a parlamenti maximum által, és a kik nincsenek kötve épen semmi határozott korlát által a végállomási díjak iránt ; azt a két díjat ők összekeverik, és a jelen rendszer szerint nem is választják el. Gyakorlatilag nincsenek semminemű megszo-

rítások alatt, kivéve saját érdeküket, a mely nem mindig ugyanazonos a közönség érdekével; kívánják és gyakorolják is a jogot változtatni a viteldíjakat, a mint csak nekik tetszik a parlamenti maximum alatt; kedvezményezve egyes helyet, vagy egynemű üzletet, a másik rovására; magas díjakat szedni rövid távolságokra, alacsonyakat hosszúra, vagy két különböző díjat szedni ugyanazon szolgálatért, hogy ha saját érdekekben állónak vélik úgy tenni; és nemcsak óhajták gyakorolni mind ezen jogot, hanem megtagadják azt is, megmondani a közönségnek: mint gyakorolják és miért gyakorolják azt. Egy vasuti igazgató határozottan ellenzi, hogy a közönség felvilágosítást nyerjen a különös viteldíjak, vagy szerződések felől és megengedi, hogy csaknem minden kereskedő másformán fizetetik meg; azon jogorvoslatok, a melyek az 1854-ki Canal and Tarific Act által adattak, ily körülmények mellett nem érnek semmit, miután nincs meg a szükségelt ismeret. És az új Act, a mely által a társaságok, a melyek árukat szállítanak, a fizetés után egy hétig tett megkeresés után kötelesek adni egy számadást, a mely megkülönböztesse a szállítási és végállomási díjakat, valódiilag haszontalan; első sorban azért, mert nem tudja, mielőtt fizetne, mit fog kelleni fizetnie, és azt sem, mit fizetnek szomszédai és versenytársai; és harmad sorban azért, mivel a társaságok maguk sem tesznek megkülönböztetést a végállomási és a mértföld számra szedett díjak közt, és ha vizsgálat tétetik, csak megközelítő választ képesek adni.

»Ily körülmények közt nem csoda, ha elégedetlenség és gyanú van ott is, a hol lehet, nincs valódi ok reá; és hogy ha a társaságok gazdagok és szerencsések lesznek, ezen elégedetlenség és gyanú azon mértékben növekedik, a mint azok veszélyesebbek és veszélyesebbek lesznek reájok nézve.«

A javaslat, a mi megerősíti az 1865/66-ki királyi bizottság ajánlatát, az, hogy minden állomáson legyen egy könyv, a hol megkülönböztetetten fel legyenek mutatva a végállomási és a szállítási díjak, s a javasolt bizottság számadásra vonhassa az okok miatt is feltűnő különbségek esetén a társaságokat.

Érdekes még a felelet is, a melyet a bizottság ad az ez

ellen felhozott ellenvetésekre, a mennyiben tudniillik a végállomási díjakat illeti:

»Említve volt, a mi a végállomási díjakat illeti, hogy a szolgálatok, a melyekre való tekintettel azok fizettetnek, a legkülönbözőbb jelleműek, és hogy ennél fogva lehetetlen volna, nagy igaztalanság nélkül kényszeríteni bármily szabályzatot, vagy árszabályt, a mely általánosan alkalmazható lenne. A mi a közönséget illeti: sok igaz lehet ebben; hanem a közönség többet nyer valószínűleg a bizonyosság által, mint a mennyit vesz azon egyenlőtlenség által. És a mi a társaságokat illeti: világos válasz látszik lenni ez ellenvetésre azon tényben, hogy a társaságok a leszámítoló irodában ily árszabályt alkalmaznak egymás között, és azt elég igazságosan találják működni, mintán a kevésfizetés az egyik esetben ellensúlyozva van a túlfizetés által a másik esetben.«

Hátra van még a jelentésnek azon része, a mely szorosán magával a mértföld szám szerint számítandó viteldíjjal bibelődik, a hol is a jelentés (sugg I.) így hangzik:

»Az alak, a melyben jelentkezik rendesen a meghatározott viteldíji árszabályra vonatkozó javaslat, az »egyenlő mértföldszám,« vagyis minden osztályu árú és utazó után azon távolság arányában számított viteldíj, a merre az szállíttatik. Ezen pont sokat sürgettetett a királyi bizottság előtt és oly hatályosan fejtetett ki annak jelentésében, hogy alig látszik szükségesnek ismét törödni vele. Hanem újra megjelenik néhány tanú vallomásában ezen bizottság előtt, és annál fogva kívánatosnak látszik elmondani röviden, miért kivihetetlen az:

»a) Megakadályozná a vasuti társaságokat abban, hogy szállítsák lejjebb személy és teherviteldijaikat, hogy versenyezzenek a tengeri, csatornai vagy egy rövidebb vagy más módon olcsóbb vasutvonal üzletével, és így megfosztaná a közönséget a verseny jótéteményétől, és a társaságot egy törvényes haszonforrástól.

»b) Megakadályozná a vasuttársaságokat abban, hogy teljesen jó szerződéseket kössenek arra nézve, hogy a rendesen alacsonyabb áron szállítsanak oly árúkat, a melyek nagy és állandó mennyiségekben szállíttatnak, vagy attól

hogy hosszú távolságokra alacsonyabb viteldíjak mellett szállítsanak, mint rövid távolságokra.

»c) Kényszerítené a társaságot, hogy ugyanazon díjért szállítson oly vonalon, a mely felette költséges volt építésében, vagy a mely az emelkedések miatt, vagy más módon nagyon költséges üzletű, mint a milyen viteldíjért szállít kevésbbé költséges más vonalain.

»Röviden, kényszeríteni az egyenlő mértfölddíjat a távolságokra annyi lenne, mint megfosztani a közönséget azon ugy sem sok verseny jótékonyaságtól, a mi még létezik, vagy létezett; felemelni a viteldíjakat a közönségen sok oly esetben a hol a társaságok most saját érdekekben találják, leszállítani azokat; és állandósítani a monopoliumokat a szállítás, kereskedelem és iparban oly vonalak és helyek javára, a melyek legközelebb vannak, vagy legkevésbbé költségesek, a hol a társaságok változó viteldíjai most versenyt teremtenek. És ugy találjuk, hogy az egyenlő mértfölddíj javaslói, ha sarokba szorítatnak, valóban azt vélik, hogy nem azon viteldíjak, melyeket ők fizetnek, tulságos magasak, hanem hogy azon viteldíjak, melyeket mások fizetnek, nagyon alacsonyak.

»Ezen nehézségek által nyomatva, az egyenlő mértfölddíj javaslói megengedték, hogy számos kivételnek kell lenni, például ott, a hol tengeri verseny van (vagyis mint fentebb említve volt: körülbelöl $\frac{3}{5}$ -dén az egyesült királyságok vasuti állomásainak,) a hol alacsony viteldíjak hosszú távolságokra hasznót hoznak, vagy a hol az alacsony viteldíjakon szállított cikk szükséges, mint a kőszén. Alig szükséges megjegyezni, hogy ily kivételek, mint ezek, míg egyrésztől képtelenek minden különböző esetet magukba foglalni, lerontják az egyenlő mértfölddíjnak, mint elvnek értelmét és a lehetőséget azt, mint általános szabályt, alkalmazni.«

Ezekben adván elő a bizottság vélekedését: még csak egy pár kihallgatott szakértő álláspontját és előadott nézetét kell ösmernünk az egyes kérdésekre nézve, s aztán e fontos és nagy terjedelmű jelentéssel is végeztünk.

A tanúk véleményei ismét különbözők azon szempont-hoz képest, a mit a szakértők képviseltek, és a kérdés azon

oldalához képest, a mint azt a főtárgygyal, tudnillik az egybeolvadás kérdéséhez való viszonyban fogták fel.

Rayner (736 és következő feleletekben) egyenlő mértfölddijt kíván, annyiban, hogy mindazon esetben, mikor valamely város panaszkodhatik, hogy egyenlőtlenül bánnak vele más városhoz képest, legyen orvoslásuk; tehát az elvet csak panasz esetén fogadják el, mert a baj az, hogy a vasutak némely irányban fejlesztvén az üzletet, annyival több terhet rónak vidékek többi részére. Kívánja, hogy ha kivételes viteldiját alkalmaznak vonalaik egy-egy részére, panasz esetén legyenek kötelesek azt egész vonalokon életbeléptetni. Az nem lehet, hogy közel vagy távolabb fekvésök előnye elvéthessék az egyes helyektől. Kívánatos volna, ha a törvény, mely jelenleg az egyes egyének közt tiltja meg az előbb helyezést: ugyanígy járna el az egyes helyeket illetőleg. Ha tudniillik az egyes helyek közt az üzlet oly nagy, hogy a szállítás olcsóbbá kerül: azon esetben a megtakarítás teljes jogosan fordíthatatik az illető helyen a viteldijak leszállítására. A tengeri verseny kivételt képez azért, mert a tengeri ut, a mely nem igényel kisajátítást, természetes előnye az illető helynek, a vasuti verseny azonban nem.

Forwood (986—1008) szintén egyenlő viteldijakat kíván, egyszersmind a Board of Tradet gondolván felhatalmazandónak a panaszok megvizsgálására, illetőleg eldöntésére.

Gamble (1531 s köv.) szintén egyenlő bánásmódot követel nemcsak az egyesek, hanem az egyes városok közt. Nem az a baj, hogy a viteldijak magasak, hanem az, hogy egyenlőtlenek, s a kereskedők azon panaszkodnak, hogy versenyzőik kevesebbet fizetnek. A Lancashire Union vasuton Merseyig 28 mértföldön (tonna számra) $1\frac{1}{6}$ shillinget fizetnek, ők ugyanazon vasuton 15 mértföldre többet. A tengeri versenyt sem tekinti kivételnek. Tiszta mértfölddíjak legyenek. Ha mégis van kivételnek helye, mint a milyen a kőszénszállítás Newcastle és London közt, oly esetekben Board of Trade adjon engedélyt az eltérésre.

Rawcliffe (183 s köv.) már 50 mértföldes zónákat különböztet meg a viteldijakra nézve; a vasutársaság csaknem minden igazságtalanságot bejuttathat a maximum díjak köpenye

alá. Az 50 mértföldes zónákban azonban egy legyen a mértföld díj és attól ne legyen eltérés. Eltéréseket csakis egy oly hatóság adhat, a mely távol áll még gyanújától is annak, hogy magán érdekek nyomása alatt áll; semmi vezérelni nem állítható fel. Esetről esetre döntendő el a kérdés.

Ugyanezen nézetben vannak a tanúk közül Deacon (1973—2026) és Hewlet (21 02).

Parkes ellenben (3696) azt állítja, hogy az egyenlő mértfölddíjak lehetetlenek az országban, mert oly sok érdek nőtt fel és oly sok rendszerek fogadtattak el a fogyasztási cikkeknek, távolról olcsóbb helyre szállítására a mennyiség és távolság arányában, a melyeknek következményeivel számolni kell. Sok oly vállalat létesült e hitben, a mi egyenlő mértfölddíj mellett megbuknék, vagy pedig az illető fogyasztóra nézve még így is kárral járna, miután fogyasztási cikkeiért többet fizetend. Vannak különféle viteldíjak és a távolság szerint lefelé eső árszabályok Belgiumban, de azt nem lehet Angliában kivinni. A tenger nagy versenyző, s ha ezen verseny mellé meghagyjuk az eddigi fegyvert: $\frac{2}{5}$ fog birni mértfölddíjjal, $\frac{3}{5}$ nem. A jelen rendszer, mely mértfölddíj-rendszer, felhatalmazza a társaságot fokozni árszabályát az áthaladt távolság s a küldemény mennyiségének mértékében.

Allport (4285—4298) azt véli, hogy még csak a viteldíjak nem is nyomtathatók ki. Egy állomásnál van 90—100,000-ig menő árszabály és ha ezeket kinyomatná: egy hónap múlva már nem használhatná senki, annyi változás jó folyvást létre benne a kereskedelem és az üzlet változó igényei szerint.

Scott (5403 s köv.) ugyanezen kérdésre nézve idézi a francia vasutak példáit, a hol csakugyan tényleg adatnak ki ily könyvek; azonban abból semmi felvilágosítást nem lehet nyerni s a kereskedők már nem is sokat bíznak benne.

Felesleges volna bővebben ismertetni ezen szakértői nyilatkozatokat. Ugy is felette nehéz bennök újat találni. Egyet mégis érintenünk kell.

Clark (7193) azt mondja nyilatkozatában, hogy a teljes mértfölddíj-rendszert pártolná és szigoruan keresztül viendőnek ítélné, akkor, hogy ha az összes vasuti vállalatok felett

egy szem őrködnék a nemzet érdekeinek megóvása czéljából, de jelenleg kivihetetlennek véli. Ha azonban a vasutak az állam kezébe mennek át, nincs más elv, a mi oly igazságosan volna alkalmazható az összes nemzet hasznára, mint a mértfölddíj-rendszer.

A függelékben (773—1327) szintén felette érdekes adatok vannak összeállítva a bizottság egyes adatainak megvizsgálására, miután azonban ezek közül csak a Clark által összeállított egy táblázat vonatkozik tárgyunkra: csak annak pár tételét akarjuk kiemelni.

Czukor tonnája után Liverpool és Dewsbury közt 65 mérföldre szedetik $15\frac{1}{2}$ shilling, vagyis a végállomási díjak levonásával $12\frac{1}{12}$, mértföldenként tehát 2.37 penny; míg Liverpool és Oxford közt 183 mértföldön $27\frac{1}{2}$ shilling, a végállomási díjak levonásával $24\frac{1}{2}$, mértföldenként csak 1.63 penny. A vegytani eszközök Liperpool és Hull közt 130 mértföldre ép úgy 15 shillingért szállíttatnak, mint Liverpool és Sheffield közt, pedig az csak 72 mértföld, s így a fizetett díj mértföldenként ott 1.38, itt pedig 2.50 penny.

Ha azonban még tovább megyünk: ugyancsak a vegytani szerek viteldíja Newcastle és Hull közt 8 shilling 131 mértföldre, mértföldenként 0.73 penny, míg Liverpool-Sheffield 72 mértföldjén, mint láttuk majd kétszer annyi: 15 shilling.

Ugyanez áll a czukorra nézve is. Ennek tonnája kerül Liverpool és Dewsbury közt 65 mértföldön $15\frac{1}{12}$; Greenak és Manchester közt 248 mértföldön csak 15 shillingbe; a míg tehát ott 2.37, itt csak 0.51 penny a szállítási díj mértföld számra, levonva előbb a végállomási díjakat.

És ezzel befejeztük az 1872-ki bizottság tárgyalásainak jelenleg reánk vonatkozó részének ismertetését. Nem késünk kimondani, hogy az 186 $\frac{5}{6}$ -ki királyi bizottság működését kivéve, a jelentés legtöbb világosságot vet minden kérdésre, a mi a vasuti politica nemzetgazdasági oldalával van összekötve, s hasonló társai közt egyik legbecsesebb munka az összes irodalomban.

A mi ezen bizottság álláspontját illeti: az előbbi törvényhozás álláspontjához képest, nem lehet eltitkolni, hogy a

haladás nagy, midőn a jelentés itt már nem egy helyütt úgy beszél a vasutakról, mint a melyek tényleges monopoliummal bírnak, s talán nem lesz érdektelen azon pár elvi jelentőségű javaslatot, mi a bizottsági 25 pontban érintetik, elősorolni.

1. A tengeri kikötők őrzendők attól, hogy a vasuttársaságok kezére jussanak.

2. Szintén a belföldi hajózás minden ága is, ellenben azok egyesülése elősegítendő egymás közt. A viteldijak oly esetekben, a hol a csatorna, vagy vizi közlekedés és vasut együtt vannak: külön mutatandók ki.

3. Egyenlő mértfölddíjak gyakorlatban létesíthetlenek.

4. A viteldijak átnézése nem alapulhat az építési, üzleti költség és haszon arányán.

5. A végállomási díjak maximumát meghatározni sok nehézségbe kerülne, s alig hajtana hasznót.

6. A rögtön leszállítás nem állandó óvszer.

7. Időnként átnézés gyakorlatiatlan, valami vezérelv megállapítása nélkül.

8. A viteldijak átnézése az osztalék maximumának meghatározása alapján nem kívánatos épen a közönség érdekében.

9. A viteldijak átnézése azon alapon, hogy a haszon bizonyos összegben túl felosztatik a társaságok és a közönség közt, sok, talán felülmulhatlan nehézségekkel találkozik.

10. Új és egyöntetű viteldíji osztályozás kívánatos is, gyakorlati is, és legyen joguk a birtokosok beleegyezésével a társaságoknak időről-időre megváltoztatni az osztályozást.

11. A viteldijak, mértfölddíjak és végállomási díjak szerint elkülönítve minden állomáson nyilván tartandók; a biztosok szoríthassák erre a társaságokat.

12. Ha bármely társaság egyenlőtlenül szedi a viteldijakat, ellentétesen a Railway and Canal Traffic Act rendeleteivel, a biztosok követelheessék azon társaságoktól okaik kifejtését.

13. A munkások vonatai esetről-esetre rákényszerítendők az egybeolvadó társaságokra.

14. Nem lehet előre meghatározni, mely egybeolvadások engedhetők meg, és melyek nem.

15. A helyi hatóság, — ha a társaság nem akarja, — kiépítheti a szárnyvonalakat, vagy a szükségelt építési tőke mérsékelt kamatait biztosíthatja.

16. A Railway and Canal Traffic Act oly formán értelmezendő, hogy ha bármely érdekelt társaság nem egyezik bele a szándékolt viteldíjba : a biztosok fognak határozni az ügy felett.

17. Nem kívánatos, hogy általánosan adassék üzleti engedély mindenik vasutnak, mindenik vonalra ; esetről-esetre igen.

18. A Railway and Canal Traffic Act végrehajtása egy külön bizottság kezelése alá tartozzék.

19. A csapatok szállítása szerződési viteldíjak szerint történjék.

20. Ugy ez, mint a postaállomások körül felmerülendő vita-kérdések a fentebbi bizottság által döntendők el.

21. E bizottság vasuti és csatornai bizottság (Railway and Canal Commission), három tagból áll : egy törvénytudó és egy gyakorlati szakember legyen köztök.

22. A hol az általános vagy különös Actokban választott bíróságról van szó vasuti vagy csatorna-társaságokra nézve : ott az ezen bizottságok által gyakoroltassék.

23. Jövőre a magán billek ilyformán módosítandók.

24. A jelen és jövő egybeolvadási billek és minden bill, a mely a kikötők, csatornák vagy hajózás bárminémü jogait vasuttársaságokra ruházza át, egy vegyes bizottsághoz utasítandók, a mely előtt az érdekelt kereskedők és testületek is megjelenhessenek.

25. Ezek által még nem reményli a bizottság, hogy gát vettetik a vasutak monopoliumának növekvése ellen, vagy biztosítatik a közönség osztakozása a vasutak nyereségében. De a verseny lehetőségét fentartja ; a közönségnek öntudatot és egyöntetű üzletet biztosít.

Átalában véve ezek azon ajánlatok, a melyek a bizottság által tétettek. Ha általában vasuti politikáról szólunk : kétségkívül sokkal előrehaladottabb álláspontot képvisel az, mint az angol nézetek története az előtt. Azon csekély hátskór, a mely a Board of Trade ruháztatott s mely legin-

kább a szerencsétlenségek ellen való óvó intézkedések ajánlatában és választott bíróságok esetében a harmadik tag ki nevezésében állott : egy lényeges hibával birt.

Azzal nevezetesen, hogy a vasuti tariffa kérdése egyszerűen magánjogi kérdésnek tekintetett, s a sértett fél rendes perre utasított, mely költséges s mégis bizonytalan volt.—

Igaz, hogy a változások, miket a bizottság ajánl, nagyobbbrészt pusztán csak felek panaszára szerepeltetik a vasuti és csatornai bizottságot a viteldijak kérdésénél : azonban tekintetbe kell venni egyrészt azt, hogy az eljárás ezáltal költségtelessé válik ; másodsor azt, hogy testületek is emelhetnek panaszt ; és végül azon elvi jelentőségü dolgot, hogy az említett bizottság állami közeget képvisel, tehát nem, mint a magán fél képviselője a sértett magán-érdek alapján, hanem mint közhatóság, a közérdek szempontjából lép közbe.

Nem lehet kellőleg megbecsülni azon haladást sem, a mely nyilvánul egyrészt abban, hogy a vasuttársaságok kötelezvék, nyilván tartani árszabályaikat, másrészt abban, miszerint a bizottság jogosítva van a különböző bánásmód, és illetőleg a különbözeti árszabály okait követelni.

Általában véve azonban az állami beavatkozástól való félelem jellemzi több pontnál még ezen jelentést is ; a mely állami beavatkozást, nem kell soha felednünk, — jobban rettegik Angliában, mint bárhol másutt, miután az itt — kétségtelenül nem csak visszásabb volna, mint bárhol másutt, hanem a már létező s a törvény vezér elvein alapuló érdekekkel jőne minden esetben ellentétbe.

A mi azonban a kérdés lényegét illeti : ugy a differential tariffákra nézve, mint minden más ügyre nézve kétségkívül legtanulságosabb az angol viszonyok ösmerete, mert a törvényhozás nehézkes és végtelen megfontoló, minden legapróbb körülményt figyelemre méltató természete, a legellentétesebb elvi szempontokat állítja, különösen a nagybecsü bizottsági tárgyalásoknál élénkbe. Ez az oka, ha talán aránytalanul nagy e rész e műben is.

*

*

*

Az 1873-iki 36 et 37 Victoria Cap. XLVIII, a mely az 1854-iki vasuti és csatornai üzleti törvény jobb biztosításáról szól, ezen javaslatokat tartalmazza, igen csekély eltérésekkel. Így nevezetesen a 4. § ban kimondatik, hogy »az 1854-iki Railway and Canal Traffic Act végrehajtásának biztosítási czéljából ő felsége a jelen törvény alapján sajátkezüleg aláírt rendeletben mindig törvényesen nevezhet ki legfeljebb három biztost, a kiknek egyike törvénytudó, és a másik a vasuti ügyletben jártas ember legyen. Lehet egy vagy két segéd biztos is, és ha üresedés származik: az ő felsége által töltetik ki. A Lord Chancellornak legyen joga képtelenség, vagy rosz magaviseletért letenni minden, a jelen törvény végrehajtása által kinevezett biztost. A jelen törvény végrehajtására kinevezett biztosok, vasuti biztosoknak neveztetnek. Lesz hivatalos pecsétjük, mely biróilag elismertetik. Működhetnek a nélkül is, hogy teljes számmal lennének. A póttagok ő felsége tetszése szerint letétethetnek.

»5. §. A jelen törvény értelmében biztossá nevezett minden személy köteles kineveztetésétől számított három nap alatt tudadni minden vasuti, vagy csatornatársasági belföldi értéken, részvényen, kötelezvényen, vagy más czímleten. Nem engedtetik meg a jelen törvény értelmében biztosnak nevezett egy személynek sem mindaddig, míg e foglalkozását folytatja, ez értékeket venni, vagy abból hasznot vagy kamatot huzni. Ha ily természetű birtokot végrendelet, vagy örökség útján kap, azon teljesen tudadni köteles három hó alatt. A biztosoknak megtiltatik a rájuk ezen törvény értelmében bízott hatalmat oly ügyekben gyakorolni, hol a vitás tárgy őket közvetve vagy közvetlenül érdekli. A biztosok minden idejüket azon foglalkozásnak szentelendik, a melyet a jelen törvény biz rájuk, és semmi más foglalkozást, vagy tisztet nem fogadnak el, a mely képes volna őket ettől elvonni.

»6. §. Mindenki, a ki oly tényről, vagy mulasztásról panaszkodik, a mely az 1854-iki Railway and Canal Act 2-ik, vagy az 1868-iki Regulation of Railways Act 16-ik cikkelyének, vagy a jelen törvénynek, vagy a különböző törvényeket módosító és alkalmazó bármely törvényhozási intézkedésnek megsértését képezi, fordulhat a biztosokhoz. És hogy ezek-

nek lehessen megvizsgálni és elítélni a panasz tárgyát képező ügyet, az 1854-ik Railway and Canal Act 3-ik cikke által a különböző törvényszékek és bírákra a végből ruházott minden hatalmat, hogy az 1854-iki törvény által meghatározott panaszokat ellássák, gyakorolhatják. A biztosok épen olynemű határozatokat hozhatnak, mint a törvényszékek és bírák. A nevezett törvényszékek és bírák — azonkívül, a mennyiben a biztosok határozatainak végrehajtásáról van szó — megszűnnek gyakorolni ez előbb idézett törvény által rájuk ruházott hatalmat.

»A 7. §. felhatalmazta a biztosokat, elébb — ha akarják — felvilágosításokat kérni a vádolt társaságtól; a 8. §. jogot ad az egyik fél óhajára a biztosoknak a vasut, vagy csatornatársaságok közt fenforgó ügyekben a választott bíróságnál szerepelni; a 9. §. ezt minden ügyre kiterjeszti, hol az egyik fél csatorna-, vagy vasutársaság.

»10. §. A következő jogok és köteleességek ruháztatnak át a Board of Traderől a biztosokra: 1. Az 1863-iki Railway Clauses Act 3-ik részében, vagy bármely magán törvényben a Board of Tradere a vasutársaságok közt kötött üzletiszerződések helybenhagyása végett ruházott jog. 2. Az 1863-ki Railway Clauses Act 35-ik cikkelye által a vasutársaságnak azon joggal való felruházására nézve, hogy ők gőzhajókkal is bírnak, a Board of Tradenek adott jog és hatalom.«

»A 11. §. szabályzatokat alkot azon vasutársaságokra nézve, melyek csatornákkal is bírnak, a csatornák kezelésére, a 12. §. megszabja, hogy kétség esetében a biztosok ítélik meg, vajjon valamely ártétel észszerű-e. A 13. §. minden községitanácsot, helyi, vagy kikötői bizottságot felhatalmaz panasz tételre a biztosoknál, ha ők nincsenek is sértve, csak a Board of Trade adjon bizonyítványt, hogy ez ügy a biztosok elé tartozik. A 14-ik §. rendelkezik arról, hogy a viteldíjak jegyzéke mindenkinek nyitva tartassék. A 16. §. rendelkezéseket tesz arról, hogy jövőre a társaságok közt semmi egyesség se történjék a nélkül, hogy az legalább egy hónappal érvénybe lépte előtt ne tétessék közhelyen ki. A 17. § a vasutársaságok által bírt csatornák jó karban tartásáról intézkedik.

A biztosok évi díja (22. §.) 3000, a segédbiztosoké 1500

font sterling, az esetleg felhasznált szakértők (23. §.) külön díjaztatván. A 25. §. felhatalmazza a biztosokat: 1. Saját magok, vagy egy általok kiküldött bármely más személy által tarthatnak vizsgálatokat, bemehetnek, ha szükségesnek vélik minden helyre, megnézhetnek minden épületet, a melynek egy vasuti- vagy csatornatársaság birtokosa, vagy birlalója. 2. Megkövetelhetik minden személy megjelenését, kit helyesnek vélnek meghívni és vizsgálni, és megkövetelhetik, hogy válasszon minden kérdésekre, vagy adjon felvilágosítást minden pontra nézve, a melyet megjelelnek. 3. Előkövetelhetnek minden könyvet, papírt és okmányt, mely a rájuk bízott ügyeket tárgyalja. 4. Rendelhetnek esküt. 5. Nyilvános ülésben a tekintélyök ellen elkövetett vétségeket épügy megbüntethetik, mintha Court of Record volnának.

A többi szakaszok jelentéktelenek. Megszabják, hogy mily belső intézkedéseket tehetnek, hogy kötelesek évente jelentést tenni ő felségéhez, megszabni az eljárási tariffákat, megosztani a törvényesen megállapított költségeket. Végül a 37. §. megszabja, hogy a jelen törvény kihirdetése után öt évig lesz érvényben, és azután azon parlamenti ülészak végéig, a mely közvetlenül következik ezen korszakra.

Ezen utolsó rendeltetésből látszik, hogy az egész törvény csak kísérlet gyanánt szavaztatott meg, s bár — mint fentebb már érintettük, — az által, hogy az ügyeknek külön törvényes hatóság elé terelése által azok különös természetét elismerte; az által, hogy a testületeknek is megengedte panaszt tenni, kinyilvánította, hogy az ügyet nem pusztán magánjogi kérdésnek tekinti, kétségkívül nagy haladást tanusít, mindazáltal tényleg mégis a régi nyomokban halad, melyektől eltérni, — mint ez alkalommal is igazolva lett — a vasuti érdekek nagy volta nem engedi.

Hogy végül a differential-tariffák teljes képét adjam Angliában: ide iktatom a »Times« február 1. számából a következő passust:

Czukor, thea, és manchesteri árúk Liverpooltól Limerickbe Dublinon át olcsóbban szállíttatnak, mint Dublintól Limerickig; sőt angol kereskedő házak oly előnyöket nyernek a keresztül könyvezés által, hogy gyakran

méltó a dublini kereskedőnek, ki az irlandi fogyasztókat akarja ellátni Liverpoolon át, oda (Limerickbe) küldeni jószágait s onnan szállítani vissza.«

Ezzel azon képet is bemutattam angol kiadásban, a melyet annyira panasznak a continensen, különösen Németországban úgy az egyes írók és kereskedelmikamarák, mint különösen a földmivelés érdekeit képviselő egyének és testületek.

Ez a differential-tariffák legérdekesebb jelensége, mely azonban a dolog természetéből folyik.

III.

A különbözeti árszabályok Svájcban.

(Toldaléknál: A különbözeti árszabályok az északamerikai Egyesült-Államokban.)

1872-ig a svájci szövetség területén levő vasutak engedélyezése és felügyelete főleg a cantoni hatáskörbe tartozott. Volt ugyan egy általános törvény 1852. július 28-ról a vasutak tárgyában, de az felette hiányos volt, és így nem csak, hogy apró társaságok kezén voltak a vonalak az egységes üzlet nagy kárára, hanem azonfelül minden nagy cantonban különös jogszabályok alá voltak azok vetve.

Ezen állapotokon akart segíteni az 1872. decz. 23-diki törvény, a mely e tekintetben meglehetősen teljes központosítást hozott létre, a szövetségi tanácsot tevén illetékkessé a vasutak engedélyezése, felügyelete stb. tárgyában.

Azért ezen törvény rendelkezéseit kell vizsgálnunk, mely jelenleg egycdüli törvény Svájcra nézve, miután tudvalevőleg, — eltekintve az egyes cantonoknak többé nem érvényes intézkedésétől — a svájci szövetségi törvényhozás csupán legujabban kezdett általános intézkedéseket tenni e tárgyban, az 1852. évi július 28-ki törvény hiányos rendelkezéseit pótlólag.

Azon üzenetben, a melyet a szövetségi tanács intézett a szövetségi gyűléshez, a svájci szövetség területén levő vasutak építése és üzlete tárgyában való átnézett szövetségi törvény tárgyában (Botschaft des Bundesrathes an die hohe

Bundesversammlung zum revidirten Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft) a múlt 1872-dik évi június 16-án intézett volt, vannak első alapjai letéve mindazon vezérelveknél, a miket ez irányban mindkét testület követendőkül ismert el.

A törvényjavaslat, mely ez üzenethez mellékeltetett s a mely 3 napi vita után december 5-én fogadtatott el s decz. 23-án hirdettetett ki, tárgyunkat illetőleg a következő szakaszokban intézkedik :

»30. §. A vasutigazgatóságok kötelezve vannak, a szövetségi tanács kívánatára a szállítási üzlet mellett (Fracht-Verkehr), a melynél a vasut az árúkat felveszi, kocsikra rakja és a bevégzett szállítás után azt a rendeltetési helyen hozzáutastított átvevőhöz szállítja, az attól megkülönböztetett puszta vontató üzletet is (Fahrverkehr) megengedni, a mely utolsónál a vasuti igazgatás csak az ő általa kölcsönzött vagy pedig a szállító birtokában levő kocsit az indulási ponttól a megérkezési pontig szállítja, a nélkül, hogy további beleegyeledést szükségelne a további szállítási üzletbe.«

Ezen szakasz idézésére súlyt fektettem azért, hogy megmutassam, miként még a legujabb vasuti általános törvényben sem hagyatott abba azon gondolat, hogy a vasutakon s ne a vasutak közt létesíttessék a verseny, a mit különösen a német nemzetgazdák sürgetnek annyira, s a mi csakugyan tényleg fel is vétetett minden korábbi általános vasuti törvénybe. Kiegészítésül meg kell azonban jegyezni, hogy ezen szakasz kihagyatott a törvényből a tárgyalások folyama alatt, mint az üzleti szabályzatokhoz tartozó kérdés.

A 35. §. szól különösen az árszabályügyről. E szakasz így hangzik a javaslatban :

»A szövetséget illeti az ellenőrzés az árszabályügyre vonatkozólag. Ennél különösen a következő pontok veendőik figyelembe :

»1. Az árszabályoknak az engedélyokmányokban megjelölt korlátokon belül kell mozogniok.

»2. Semmi, az engedélyokmányokban ki nem tett viteldi nem szedhető, a mi a szövetségi tanácstól különösen nem

hagyatott helyben és a pálya igazgatóságától nem tétetett közzé.

»3. Az árszabályok mindenütt és mindenki részére egyenlően számítandók. A vasúttársaságok senkinek sem nyújthatnak semmi szín alatt oly előnyöket, a miket hasonló körülmények közt minden más egyénnek nem adnának meg.

»4. A visszatérítések csak az idegen pályákkal való versenyeknél engedhetők meg.

»5. A vasúttársaságok kötelezvék egy, nekik megjelölendő szövetségi helyen minden általános és különleges árszabályváltoztatásról, mint szintén a visszatérítésekről idejében tudósítást adni. A szövetségi tanácsnak jogában áll akár magától, akár az érdekelttek panaszára, az illető pályatársulatok előleges meghallgatása után a különbözeti árszabályok felfüggesztését vagy módosítását kívánni, a mennyiben kimutatható, hogy ez által más jogosult svájci érdekek érzékeny károsítása következik be.

»6. Minden változtatás az árszabályokon vagy a szállítási szabályzatokon illőleg kihirdetendő, az előbbi szabályszerűleg legalább 14 nappal annak életbelépte előtt.

»Ha a társaság indokoltnak találja viteldijait leszállítani, ezen leszállításnak legalább három hóig kell érvényben maradni a személy-, és legalább egy évig a teherforgalomban.

»Oly esetekben, midőn egy társaság részéről, egy leszállítások- és felemelésekből vegyesen álló árszabály-rendszer hozatik be újlag, a szövetségi tanács ezen határidőket megrövidítheti.

»Ezen határidők nem alkalmaztatnak az ugynevezett kéjvonatokra, vagy a különös indokból eredő kivételes kedvezményekre.

»A szövetség fog oly rendelkezésekről gondoskodni, a melyek az 1—6. számban fentebb jelzett alapelveknek figyelembe vételét az árszabályok készítésénél és azoknak alkalmazását gondosan fogják ellenőrizhetni.«

Ezzel szemben a törvény elfogadott szövege így szól:

»A szövetség gyakorolja az ellenőrzést a tariffák felett. Annak joga van tudomást venni mindazon okmány- és szerződésről, mely e tekintetben kötöttet a vasúti igazgatóságok

közt. Ezen ellenőrzésben a szövetség a következő szabályok szerint jár el :

1. A tariffák nem haladhatják túl az engedélyekben megszabott határokat.

2. A társaságokat az engedélyokmány értelmében terhelő szolgáltatokért semmi, ott meg nem jelölt díjazás sem illeti meg, ha csak az nincs formailag is engedélyezve a szövetségi tanács részéről s nincs a közönség tudomására hozva a vasutigazgatóságok részéről.

3. A viteldíjak mindenütt és mindenki részére egyenlő módon számíttatnak.

A vasutigazgatóságok nem engedélyezhetnek senkinek sem semmi szín alatt oly előnyöket, melyeket nem adnának meg másoknak is hasonló viszonyok mellett.

4. A vasutigazgatóságok alkalmas időben tudomásul adnak a tariffákban beálló minden, akár általános, akár részleges változást, azon hivatalnoknak, a ki nekik e célra kijelöltetik.

A szövetségi tanács akár saját kezdeményezéséből, akár az érdekeit felek felszólalására, a vasuttársaságok meghallgatása után megkövetelheti a különbözeti árszabályoknak, mint szintén azon visszatérítési ígéreteknek visszavonását vagy módosítását, a melyek a jelen szakasz 3. pontjában érintett egyenlőségi elvet megsértenék.

5. A tariffákon vagy a szállítási szabályzatokon létesített minden változás kellőleg tudomására hozandó a közönségnek ; szabály szerint a tariffa-változások hatályba léptök előtt legalább tizenöt nappal közzéteendők.

Ha a társaság helyesnek véli leszállítani tariffáit, ezen leszállítás legalább három hóig marad érvényben az utasokra és legalább egy évig az árukra nézve.

6. A tariffa minden felemelése legalább három hónappal annak érvénybe lépte előtt közzéteendő.

Ha egy társaság új tariffarendszert akar behozni, a melyben vegyesen vannak tariffaleszállítások és felemelések, úgy a szövetségi tanács ezen időket megrövidítheti.

Ezen határidők nem alkalmaztatnak a kéjvonatokra,

sem pedig a rendkívüli kedvezményekre, a melyek különös esetekben engedélyeztetnek.

A szövetségi tanács gondoskodik arról, hogy a jelen §. 1—3. pontjai alatt említett elvek megtartása a tariffák készítése- és alkalmazásánál gondosan ellenőriztessék.»

Szembetűnő, hogy ha a javaslatot és az elfogadott szöveget egymás mellé állítjuk, miszerint a létesített változtatás inkább külső, semmint belső. A hol a változás lényeges: ott a kormány hatásköre tágított. Így, míg a javaslat a viszsztatérítést csak az idegen vasutakkal való versenyben engedélyezte, s míg a differential tariffák módosítása vagy eltiltása csak bizonyos esetben ad jogot a szövetségi tanácsnak: a javaslat mindkét esetben teljesen a szövetségi tanács belátására bizza az ügy eldöntését, minden fentartás nélkül.

Ezen módosítások lényegesen erősbitették a központi hatalmat, melyre az új alkotmány 1. fejezetének 26. §-a a vasutak építése és üzlete felett való minden törvényhozást reá bízott; mindazáltal nem lesz érdektelen a javaslat indokolását ismertetni, bár annak határozatai még erősebben lettek a törvényben formulázva.

Az indokolás, mely a törvényjavaslat idézett két pontjára vonatkozik, szintén felette érdekes.

A mi először is a Fracht és Fahrverkehr között levő viszonyt illeti: erre nézve hivatkozik a német kereskedelmi kongresszus (Handelstag) 1868-iki vitáira, s a »Zeitung Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen« 1871-ki 14. számára, a mely szerint ez a nassaui pálya vonalain kedvező eredménynyel vétetett foganatba.

Az érdekesebb pontot: a tariffa-kérdést illetőleg megjegyzi az indokolás, hogy eddigelé az egyes cantonok által az egyes pályáknak kiadott engedélyokmányokban a cantonok fentartott jogai a vasutársaságokkal szemben a viteldij-maximumok voltak, azután, hogy ha a bevételek a befektetett építési tőke 10%-át túlhaladták, vagy elérték, a cantonnak joga volt átnézni újra a viteldijakat s esetleg levonásokat eszközölni.

A mi a 3-ik pontot illeti: arra nézve az abban használt kifejezés: »hasonló körülmények között« felette tág,

miután teljesen hasonló körülmények nincsenek, s ennél fogva itt csak viszonylagos hasonlóság értendő. Ezzel azonban koránt sincs megoldva a kérdés, mely már most azt : hol kezdődik a viszonylagos hasonlóság ?

Az 1862. évi november 7-diki üzenet folytán a szövetség tanács tárgyalás alá vette a dolgot, hanem sok vitatkozás után abban állapodott meg, hogy legjobb lesz a dolgot magára hagyni s az államnak s a társaságoknak egyaránt kellemetlen beleavatkozástól itt is óvakodni.

Midőn a Szent-Gotthárd-hegyi pálya építésére vonatkozó szerződés tárgyalatott a szövetségi gyűlésben (Bundesversammlung) : annak elfogadásakor a következő határozat hozatott :

»Azon kérdés felett : mennyire alkalmazhatók a különbözőzeti árszabályok a belső és a svájczai külföldi forgalomban, kapcsolatban az 1869. aug. 24-diki előterjesztéssel, a mely a vasuti üzlet tekintetében a szövetségi illetékességet tárgyalja a szövetségi tanács tegyen jelentést és terjesztszen elő javaslatokat.«

A belügyminiszterium (Departement des Innern) erre következő javaslatában így szól :

»Az ugynevezett különbözőzeti árszabályok alkalmazása a nemzetközi forgalomra nézve a svájczai vasúttársaságoknak szabadságára hagyatik jövőre is. A szövetségi tanácsnak mindazonáltal fenn marad beleszólási joga, a mennyiben azoknak alkalmazása általa belföldi ipar kimutathatólag érzékenyen sértetné. A belföldi forgalomban szabály szerint a különbözőzeti árszabályok nem alkalmazandók, hanem az egy ugyanazon vasúthálózat két határozott pontjai közé eső forgalomnál minden viteldíj-leszállítás, minden közbenfekvő állomásra egyenlően kell, hogy elosztassék. Kivételek engedélyezhetők a szövetségi tanács által oly esetben, a hol különösen belföldi vonalak versenyei vannak kérdésben.«

Mindazonáltal az »Experten Commision« úgy találta, hogy ezen javaslat tulságos. Elismeri azt, hogy az államnak joga és kötelessége beleszólani e fontos kérdésekbe ; azonban azt véli, hogy bizonyos mérvig minden vasut egész árszabá-

lyon alapul. Ezért a francia példára csak ily általános kifejezésben véli formulázandónak a törvényt :

»Megvallhatjuk — mondja, — hogy a különbözeti tariffák átalában véve a forgalomra nézve hasznosak és annak élénkítésére sokat tesznek ; hanem épen oly kevésbé lehet vitatni, hogy általa ép oly jogosult érdekek sértetnek meg mélyrehatólag, belföldi iparágak hanyagoltatnak el a versenyző külföldi ipar javára, az egyes helyiségek és iparágak ellen mesterséges verseny támasztatik, és más elnyomatik ; röviden szólva a nemzet belső forgalmi életére átalában és sok tekintetben visszaélő nyomás gyakoroltatik.«

Ezek mellett nem tagadhatja el a bizottság azt sem, hogy a különbözeti árszabályok lényege s természete az, miszerint a verseny elnyomására igyekeznek és ha egyszer a versenyt megszüntetniök sikerült : egyedárusági állásokat annál jobban zsákmányolják ki.

Átalában véve azonban, — s ebben végződik az üzenet, a különbözeti árszabályok kérdése még aránylag új ; s ámbár gyűléseken úgy, mint az irodalomban hányatott és folyvást hányatik : nem ért meg még arra, hogy határozott törvényhozási intézkedéseknek képezze tárgyát, a nélkül, hogy ne kellene félni, vagy attól, hogy az egyes vasutttársaságok kezébe túlságos jog adatik, a melylyel esetleg a közönség érdekei ellen gyakorolhatnak visszaélést, vagy attól, hogy a kormány túlságos gyámkodása bénítólag ne hasson a működés zsibbasztására.

A kormány csak addig mehet, a meddig kérdés alá nem esik a beavatkozásnak sem jogosultsága, sem czélszerűsége. Az pedig, hogy az egyes esetek megvizsgáltassanak még más szempontból is, nem csak az egyes vasutttársaságok üzleti érdekeinek szempontjából, oly dolog, a mire nézve nem lehet csak egy vélemény. Ezért a kormányi megvizsgálás és beleszólás joga szükséges is, czélszerű is ; másrésről pedig nem oly sok, a mi kockáztathatná az egyes vállalatok tevékenységét.

Ime ez azon törvény indokolás, mely ugyan csak 1310 kilometer hosszú tizenhárom vasutttársaságra szól közvetlenül ; de azért még is felette érdekes : mint a legutolsó az

átalános vasuti törvények között, mely egyéb tulajdonai mellett már csak e miatt is különös figyelmet érdemel.

Említettük azon szerződés ügyét, mely a Szent-Gottárd-vasutra nézve kötöttet Nemet-, Olaszország és Svájc közt. Ezen szerződés 1871. október 28-án létrejött, s pénzügyi és műszaki szempontokon kívül a tariffákra nézve is érdekes határozatokat tartalmaz. Érezték nevezetesen a svájcziaiak, mily fontos következményei lehetnek a differential tariffák feltétlen engedélyezésének e vonalon, s ezért nem csak fentartották maguknak a teljes rendelkezési szabadságot minden oly esetben, midőn a többi szerződő felekkel előlegesen nem tudnak egyességre jönni, hanem azonfelül teljes részletekkel megállapítván a maximális tariffákat magában a szerződésben, mely 1871. nov. 3-án tétetett közzé a szövetségi tanács egy rendeletével, fentartották maguknak, hogy e maximumok csak akkor szállittassanak le, ha a jövedelem 7%-ot túlhalad. Addig pedig bárminemű leszállítás, csak a segélyező államok előleges megkérdezésével a szövetségi tanács által adható meg. A differential tariffák jogát tehát e tekintetben is saját magának tartotta fenn az állam.

* * *

Záradékul talán a hasonlóságnál fogva meg kell említenem, hogy bár az északamerikai Egyesült-Államokban mindegyik állam teljes szabad rendelkezése fenn van tartva a szövetséggel szemben a vasutak terén; mégis az intézkedés meglehetősen egyforma az összes vasutügyre nézve. Ugyanis New-York állam 1850. április 2-diki törvényét, 1870-ké módosításaival együtt ezen kérdésekre nézve 38 állam törvényhozása igen csekély módosítással elfogadta. Ezek szerint a folytatólagos vonalak fusiója, a melyek vagy közvetlenül csatlakoznak, vagy köztök egy vasut vagy hid van csak, megengedtetik teljesen. E tekintetben azonban az Illinois állam alkotmánya XI. czim 11. §-ában némi feltételeket tűz ki, melyek mellett minden részvényes legalább hatvan nappal előbb értesítendő a nevezett fusióról. Massachusetts törvénye 1872. febr. 28-ról (An act to authorise the formation of railroad corporations) még tovább megy, az állam jóváhagyásához kötven a fusio érvényét.

A mi a tariffákat, különösen pedig a differential tariffákat illeti, arra nézve csupán Illinois fent idézett alkotmányában találunk törvényhozási intézkedéseket. — Ez állam ugyanis fentartotta magának a jogot maximalis tariffák meghatározására s a különbözeti árszabályokat kereken elítélte. Ugyanis az 1861. ápril 7. és 15-diki törvények szabályozták mind a személy-, mind a teherforgalomnál a viteldíjakat a mértföldszámi nyers bevétel szerint; megtiltották egyzersmind, hogy a vonal különböző részein jövőre ugyanazon terjedelmű szállításért különböző ár szedessék, vagy nagyobb díj kisebb szállításért. Ezen szabályzat, a mely a társaságok ellen fordította az általok különös esetekben engedélyezett különbözeti árszabályt, mindenki részére engedélyezvén azt, nagy ellenszeggel találkozott a társaságok részéről. Sok esetben annyira ment ez ellentét, hogy a társaságok készebbeknek mutatkoztak inkább teljesen ingyen szállítani a forgalmat, semmint megelégedtek volna az így körülírt hatáskörrel a tariffák szedésénél, úgy hogy a törvény 1873. majus 2-ikán egy új Acttal vissza is vonatott.

Jowa állam felhívására a congressus is küldött ki egy bizottságot tanulmányt tenni arra nézve, hogy a tariffaügyekben mennyi illetékessége van a congressusnak, s egyáltalán mint lehetne a kérdést megoldani a közérdek szempontjából. Időközben azonban a dolog a régi állapotban maradt, kivéve Pensylvánia új alkotmányát, a mely Harrisbourghban dolgoztatott ki s 1873-ki decz. 24-én fogadtatott el. E szerint megtiltatik a vasuti- és csatornatársaságoknak a tariffák- és szállítási ügyeknél igaztalan és észszerűtlen megkülönböztetéseket tenni; kimondatik, hogy a viteldíj egy irányban valamely adott pontig semmi esetben sem lehet kisebb az ugyanazon irányban közelebb fekvő valamely más állomásra szedett viteldíjnál. Ez elv tehát máris alkalmazásban van, melyet javasolnak Európában is sokan. Ugyanezen törvény a versenyző vasutak egybeolvadását, vagy egyezkedését megtiltja.

IV.

A különbözeti árszabályok Belgiumban.

Belgium minta vasuti rendszerén a rendes vasuti törvények mellett a cahier des chargesok határozzák meg azon maximumokat, a miknek szedése törvényszerű.

Jelenleg rendszeren az engedélyokmányokban csak egyszerű utalás történik arra, hogy ugyanazon viteldijak fognak alkalmaztatni, a melyek az állami pályákon szedetnek, azon megjegyzéssel, hogy ha az államvasutak felemelik az árszabályokat: a kérdéses társaság is teheti azt. Csupán általános leszállítást lehet tenni, minden egyéni kedvezés vagy sérelem nélkül. Azonban szükséges a közmunkák miniszterének beleegyezése a törvények értelmében, mielőtt a tariffák leszállítása megengedettnek, és 15 napi nyilvános hirdetés, falragaszok által az állomásokon és hirdetmények az újságokban, annak érvényre jutása előtt. Itt tehát eltérés van a francia törvénytől, a mely egy hónapi időt rendel.

Hogyha valamely társaság leszállítja ezen rendelkezések figyelembe vétele nélkül árszabályát bármelyik üzletre nézve, a miniszternek joga van arra, hogy a leszállításokat alkalmazza az ugyan olyan nemű üzlet mindegyik ágára, és az egyszer már leszállított viteldij nem emeltethetik fel a közmunka miniszterium különös engedélye és egy havi előleges jelentés nélkül.

Általában részletesen megállapítván mind a tariffák körül való eljárások, mind az államvasutaknál azok megállapítási, s a magán vasutaknál azok átvételi módja. Nevezetesen

az 1834. május 1-ről keltezett törvény kimondván a vasutak állami építését, 5. §-ában így szól:

»A viteldijakból, a melyek évről-évre törvény által fognak szabályoztatni, bejövő jövedelmek fognak szolgálni ugy a kölcsön kamatainak, mint törlesztésének fedezésére, mint szintén az új ut föntartási és kezelési költségeinek fedezésére.«

Hasonló intézkedéseket tartalmaz az 1837. máj. 26-iki az 1835. ápril 12. törvény; azonban már ez utóbbi törvény 1. §-ában kimondatik, hogy:

»Ideiglenesen, míg a gyakorlat lehetségessé teendi állandó módon megszabni a vasutak viteldijait, az 1834. máj. 1-i törvény 5. §. értelmében, ezen díjak királyi rendelet által fognak meghatározatni.«

Ezen rendelkezés 1836. júl. 1-ig rendelkezett, később azonban ismételve meghosszabbított.

Jóval később egy 1862. máj. 10-kén kelt törvény felhatalmazta a kormányt, hogy ily díjak szedésére adhat a törvényhozás meghallgatása nélkül is engedélyt. Miután azonban ezen törvény rendelkezései alól kivétettek a tíz kilométernél hosszabb vasutak: tárgyunkat nem érintik közelebbről.

A hosszabb vasutakra nézve ez idő szerint is érvényben állanak az 1836. november 29-iki rendelet intézkedései, a melyek az 1845. május 21-iki és az 1846. május 28-iki rendeletekkel inkább kiegészítettettek, semmint módosítottak. Ezek szerint minden oly közmunka-vállalat, mely díjak szedésével jár, terve megerősítése előtt egy enquête tárgyát képezi a belügyi (jelenleg a közmunka) ministeriumban. E végett bemutatandó a részletes tervek mellett minden viteldij és illeték, mint szintén az azokból várható jövedelem, és a teljes cahier des charges. Ezeket az enquête megvizsgálja, s csak úgy kerül aztán további ellátás alá az ügy.

Az engedélyezett vasutak jogviszonyát az 1866. febr. 20-iki törvény szabályozza, a melyben az erre vonatkozó részletek, melyek rendesen beigtattatnak a cahier des chargesba is, így szólnak:

»34. §. Hogy kártalaníttassanak a munkákért, a melyeknek végrehajtását magukra vállalták, és a kiadásokért, a melyeknek megtételére kötelezik magukat a jelen cahier des

charges záradékainak és feltételeinek létesítésében; továbbá azon határozott feltétel alatt, hogy pontosan betöltik minden kötelességüket: az engedélyesek saját hasznokra az engedély különös szerződésében kitűzendő határidő alatt, szedhetik a lentebb említett alapokon megállapított díjakat.

»36. §. A viteldíj árszabályok, a melyekről a 34-ik szakaszban van szó, ugyanazon alapokon lesznek felállítva, mint az állami vasutak árszabályai, a melyek érvényben vannak azon pillanatban, midőn az engedély különös szerződése létesül.

»37. §. Azon vegyes árszabályok, a miket az engedélyesek létesítendének az államvasutakkal, vagy más engedélyezett vonalokkal, azon árszabályok és osztályok szerint lesznek felállítandók, a melyek az állami tariffák alapjául szolgálnak az engedélyezés idejében, a fix vagy járulékdíjak minden növelése nélkül és a felvételi állomástól a rendeltetési állomásig számított távolság arányában.

»39. §. Az engedélyesek minden nemű szállítást minden különbség nélkül létesíthetnek a közmunka miniszteriummal közegyetértésben megállapított áraknál olcsóbban, csak hogy ez általános módon és kivétel nélkül történjék, senkinek sem előnyére, sem hátrányára.

»Ezen árleszállítások azonban csak a közmunkaminiszter rendelete alapján létesíthetők, és azon feltétel mellett, hogy a közönség értesíttessék tizenöt nappal előbb arról az állomások és megállási helyek várótermeibe kiragasztott hirdetmények és a lapokba beiktatott hirdetések által; a közmunka miniszterium határozza meg esetleg azon újságokat, a melyekbe ezen hirdetményeknek be kell iktattatniok.

»40. §. Hogyha az engedményesek tesznek némely szállításokat alacsonyabb árakon azoknál, a melyek a közmunkaminiszteriummal közös egyetértéssel megállapított árszabályokban foglaltatnak, a nélkül, hogy előlegesen elég lett volna téve a fentebb elsorolt feltételek egyike, vagy másikának: a közmunkaminiszter hivatalból tehesse az árak ezen leszállítást alkalmazhatókká az ugyan olyan osztályu minden szállításra, azaz a melyek ugyanazon osztályu árszabályba tartoznak és az így leszállított árak -- ép ugy mint ha a leszállítá-

sok a közmunkaminiszterium közbejöttével eszközöltettek volna, — csakis azon miniszterium világos felhatalmazása folytán és azon feltétel alatt emelhetők fel újra, hogy a közönség arról legalább egy hónappal előre értesítségük falragaszok és hirdetémények által, mint a hogy az fentebb ki van kötve a viteldijak leszállítására nézve.«

A gyakorlat azonban Malcolm ur jelentése szerint mást mutat. Nevezetesen az egyenlő eljárás elve nagyon is tágan magyaráztatik s a tág magyarázatra épen az állami vasutak adják a példát. Ugyanis ezeknél épügy, mint a magán társaságoknál szerződések köttenek egyesekkel, kik nagy tömeg árút küldenek szállítás végett olcsó viteldijakért, és önkényüleg leszállítottak kivált az állam vonalaival való versenyzés céljából az engedélyezett pályák illető pontjain. Urban ur, a Grand Central általános igazgatója úgy fejezi ki magát, hogy egész szerződés-hegy van előtte. (*Une montagne de Contrats*). Az állam ezt folyvást elnézte, mert ha valaki panaszt emelt: az illető társulat kész volt rögtön épen olyan feltételeket ajánlani a panaszlónak: és e tekintetben csakugyan volt egyenlőség azon közönség közt, a mely — panaszkodott.

A kormánynak azonban okai vannak az elnézésre, nevezetesen a vasutak létesítése kezdetén az államvasutak teljesen »kereskedelmi elveken« tartattak üzletben. Ennek természetes következménye az volt, hogy az akkori felfogás szerint az' államvasutak rögtön megkezdték a versenyt a magán társulatokkal, s a differential tariffák mellett a különös szerződéseket is ugyancsak kötötték. Ez az időszak ugyan lejárt s a verseny kérdése már el van intézve: azonban átlátható, hogy a kormánynak, mint az államvasutak tulajdonosának felettte jó okai vannak a cahier des chargesok fentidézett rendeleteit nem nagyon szorítani a társaságokra.

Az államvasutaknál ezen különös szerződési rendszer 1862-től 1864-ig bukott el. Az államvasutak dolgai ugyanis a kamarákban ki voltak téve a bírálatnak, sokkal inkább, mint a függetlenebb magán társaságoké, s így azt fön nem tarthatta. Hanem ugyanekkor oly leszállításokat létesített általános árszabályaiból, mint a milyennél nem mentek tovább a külö-

nös szerződések sem, s így az egész közönség osztozott annak előnyeiben.

A mi azonban a különös tariffákat illeti: azokat még mind e mellett sem lehetett nélkülözni. Vagy a szállítandó tárgyak természete, vagy a vízi szállítás voltak az okok, a melyek kényszeríték erre. Így az 1. tariff Special« különös árszabály no 1. 1871-ből alkalmaztatott a kőszénre, coaksra, a melyek nem kisebb, mint teljes szállítmányokban vitettek az ország különböző szénvidékeiről Brüsszel, Antwerp, Löwen, Termonde, Ghent és Brugges felé, szintén Ostendéba, hogy ha rögtön hajóra rakatnak közvetlenül a tengeren való kiszállítás végett. Ugyasintén a no 7. ugyanazon évből, a szén teljes szállítmányokra vonatkozik némely széntermelő helyről Ghentbe, Heinant et Flandre vasuton. Az első árszabály mellett St. Ghislaintől Ghentig változik az árszabály 2.70-től 3 frankig; míg a másik mellett ugyancsak St. Ghislain és Ghent közt 3.90 és 4 frank közt változik az.

A jelenlegi felette alacsony viteldijak, a melyek az államvasutaknál el vannak fogadva, felette nagy ellenkezésre találtak a vasutársaságok részéről; midőn azonban ez nem sikerült: minden igyekezetök abban összpontosult, hogy ezen alacsony árszabályokat ne legyenek kénytelenek elfogadni. Csakugyan jelenleg ez áru-árszabályra nézve több különböző rendszer van: az állami, a Grand Central Belge és a Grand Luxembourg lévén a legfőbbek. A különbség lényege azonban főleg a nagy távolságoknál van, a hol az állam felette leszállította a viteldijakat. 15 leagueig (5000 mètre egy league) egy átalán nincs köztök különbség; 30 leagueig alig változnak, a különbség főleg az ennél is nagyobb távolságokra lévén érezhető.

Az 1864-iki árszabály módosított az 1868-iki által, alkalmazván a hosszú távolsági díjakat.

Ezen 1868. jan. 25-iki rendelettel közzétett árszabály az államvasutaknak csak benső forgalmára vonatkozik. Négy rendes és három különös tariffát tart fön, ugyanekkor föntartván a lentebb érintendő szerződéses tariffákat is. Elvileg azonban az 51. §. e rendeletben már kimondja, hogy 50%-ig terjedő árleszállítást adhat különös esetben az igazgatóság, melyet,

mint láttuk, nem is késett az igazgatóság versenytársai ellen készséggel felhasználni. (Lásd Félix Loisel. *Annuaire special des chemins de fer belges*).

A mi a keresztül könyvelést illeti: a társaságok közt az ország minden fontos helyére vannak viteldijak egyezményileg megállapítva, a melyek olcsóbbak, mint azon viteldij összege, a melyet minden résztvevő társaság szed saját vonalára: az elosztás ezen jövedelmekre nézve a társaságok közt a mért-földszám arányában történik, tekintetbe véve azon végállomási és más díjakat, a melyek a közzétett táblázatok szerint számíttatnak. Oly sok eset fordul elő Belgiumban, a hol ket-tős vonalak vannak, hogy világos, miszerint ott, hol üzleti egyezmény nem jött létre, nagy a verseny az úzletre nézve a végállomások között. Erre nézve egy mód ajánltatott a »distances légales« (törvényszerinti távolságok) vagyis képzeleti árszabályi távolságok; például, ha a valódi távolság a két pont közt 10 leagues egy kerülő után, ezen árszabály számítására elfogadtatott törvényes távolság például csak 6 league, hogy versenyezhesen a rövidebb uttal.

Azonban ez nem találtatott kielégítőnek, és más mód van alkalmazva, tudniillik, kölcsönös egyezmény az állam és magán társaságok közt. Ezen egyezmények alapja az, hogy a legrövidebb vonal jogosíttatik fel az úzletre, hogy a viteldi-jak valódi távolság szerint számíttassanak, törvényes, 5000 mètre hosszú leagueokba mérve; hogy a viteldijak szá-míttassanak át a legrövidebb távolságra, és hogy ha a hosz-szabb pálya szállít bárminemű üzletet, egy nagy százalékot (rendesen 60 %-et) fizet át azon vonal tulajdonosainak, a mely a szerződés szerint jogosítva van az úzletre.

Néha azonban ezen szerződések más feltételeket is vesz-nek fel; így például az állam és a Grand Central közt ki van kötve az is, hogy mindegyik fél hozzá adhat 10 kilométert azon távolsághoz, a melyhez jogosítva van a szerződés által minden ponton, a hol az üzlet kicseréltetik; a czél az, hogy mindkét fél képe ssé tétessék saját rendszerében tartani az üzletet. Ez egyszerűnek látszó dolog felette fontos, mivel például a Grand Central részére megmenti a Charleroi és Antwerp közti üzle-tet, hol vonala csak kevés-sel hosszabb, mint az államé.

Azon szerződésben, honnan vettük ki e pontokat is, a mely a közmunkaminiszterium jóváhagyása mellett az államvasutak és az általános üzleti társaság (Société Générale de l'Exploitation) között 1868-ban kötöttetett, s ugyanazon év július 1-én lépett életbe, ugyanezen rendelkezések foglaltattak, meghatározatván a nyereségben való részesülés különböző módjai, melyek azonban jelenleg nem tartoznak reánk.

Mielőtt különösen átmennénk az államvasutak rendszerére: valamit a tariffák közzétételéről. Kétféle van: belső (Service interieur) és vegyes. Mindegyik esetben adatik a W. C. (Wagon Complet) C. F. (Chargement facultatif) és T. S. (tariff special) a mint tudniillik a kocsi terhelés és a különös árszabály szerint szabatik ki a díj. Az összes állomásokra van 1½ millió viteldíj, — a special viteldíjakon kívül. Természetes, miután a magán társaságoknál nincs elfogadva az állami árszabály, a vegyes szolgálatnál több tétel fordul elő, mint a belső szolgálatban, s még természetesebb, ha az összes belgiumi vaspályák az állam kezére mennek át: az egész országon át megközelítőleg egyöntetűek lesznek a viteldíjak. Erre pedig nem kevés a remény, mert 3246 kilometre közül 1369 tényleg az állam kezében és üzletében volt, s azon felül 1870-ben is a Société Générale-től 600 kilometert vett meg, s ujlalag alkuban van. Azóta, mint érintendjük lentebb, a viszony ismét lényegesen változott.

Belgiumban ezek szerint nincs, vagy felette csekély a verseny és mégis ugyan azon időben a különös szerződések, átkönyvelések, üzleti egyezmények és felhatalmazások nehéz kérdései megoldatnak, s a viteldíj kielégítő a közönségre.

Ez a kormány érdeme, de nem kell feledni, mikép különösen kedvező körülményektől segítve. Az állam, mint független társaság működven, kísérleteket tett és már példája által nagy példát adott a társaságok kényszerítésére, másrészről kétségtelen az is »hogy nem tett volna a kormány maga sem annyit a versenynek nyomása nélkül«, — mint Malcolm ur jelentése maga mondja.

Az állami rendszabályok a lehető legélesebben bíraltattak a társaságok által, hogy e viteldíjak meg rontják az ő tulajdonuk értékét is, a leszállítások esztelenek és szükségte-

lenek. A keresztülvitel mégis megtörtént; az utolsó év pénzügyi eredménye hat százalékban igazolta helyességét. A jelen fegyverszünet azonban, a melyben a viteldijak minden fontos kérdése egyességileg biztosítva van, — igaza van Malcolm-nak, — aligha fog soká tartani s az eredmény előre látható, miszerint az állam lesz a vasutak kizárólagos tulajdonosa.

Még egy pár tényt azonban az oly érdekes belgiumi vasuti ügy körül, — a mi szorosan tárgyunkra tartozik, — meg kell említenünk.

Azon emlékiratban, mit a belga vasutakról Fassiaux ur állított össze, nagy súly fektetettik arra, hogy ha az állam leszállítja a viteldijakat, az egyes társulatok is hasonló eljárásra vannak kötelezve. A mi magát a viteldijakat illeti: az 1. tariffában, a mely 10 kilogrammig terjedő súlyú csomagokat vesz fel, csupán és kizárólag egyöntetű rendszer van alkalmazva (2 kilogrammért 50 centime, 5-ig 75, 10-ig 100 centime minden távolságra). A második tariffa a könnyű jószágokat foglalja magában 10-től 300 kilogrammig. Itt is egyenlő a viteldíj 1 centime 5 kilometer és 10 kilogramm szerinti, hozzáadva 5 centime állandó díjat 10 kilogrammonként, a minimum erre nézve 1 franc lévén. Ezen kívül van összegyűjtési költség, mely 1000 kilogramm után 15 centimest tesz.

Azonban ez utóbbi módosított később; a 3-ik árszabály minden távolságra egy frank, és hozzáadásul egy változó összeg, a melynek magassága különböző. Az első osztályban 50 centime 5 kilometerenként; 60 kilometeren felül 500-ig már csak 25 centime 5 kilometerenként, hozzávéve a vég állomási díjakat. A második osztályban 40 centime 5 kilometerenként egész 150 kilometerig, azon felül csak 10 centime.

A harmadik osztályba ugyanolyan mérték szerint az első 150 kilometrere 30, azon felül 5 centime.

A negyedik osztály ugyanily 20 és 5 centimemal.

A mellék költségek közt az illető tetszésére van bízva az összeszedési, odaszállítási, le és fel rakodási költségek, a melyek 100 kilogramm után 15, 20 és illetőleg 10 centimemal számíttatnak, míg a bekönyvezés, és a tudatás (a megér-

kezés után) minden esetben fizetendő, minden küldemény után 10 és 20 centime.

Azon köszén, mely tengeri kivitelre van szánva, csak 15 centimeot fizet 5 kilométerre, és a viteldíj semmi esetben sem multhatja felül a 3 vagy 4 osztályok viteldijait.

Végül 25 centime leszállítás engedtetik a harmadik árszabályban mindazon szállítóknak, a kik legalább hat óra kötelezik magukat arra, hogy naponta küldenek egy kocsi szállítmányt bármelyik két állomás közt a vonalra.

Azon előterjesztés, a melyet 1865 mártius 7-kén tett a képviselőháznak a közmunka-miniszter, Vandersticheln Gyula, nem kevesebb érdekes adatokat foglal magában.

»Ezen jogot kérve — szól bevezetése fonalán a miniszter, — a kormány egy eszme befolyása alatt állott : folytatógatos reformokat hozni be ezen árszabályoknál okosan kísérelt próbák útján és úgy, hogy egyrésről a vasutat jobban hozzáférhetővé tegye a közönségnek, és más oldalról ezen intézmény pénzügyi állását ne compromittálja. S valóban, uraim, ha lehetséges volna rögtön teremteni egy teljes reform-rendszert, ha lehetne biztosítani magunkat az általános és gyökeres rendszabályokból bekövetkező komoly pénzügyi bajok ellen : a kormány nem habozna önk elhatározása alá teljes rendszert terjeszteni. De kevés részletes kísérletet kivéve, mint a milyenek a kirándulási vonatok, visszatérési jegyek, idényjegyek, nincs előzetes eset az üzlet bármely kiterjedt fokozásában.

A személyviteldíjak mindenütt egyenlő kilometrikus árszabályra vannak fektetve, mi sem észszerűnek nem látszik, miután az üzleti költségek kilometrikus egyenlőségét teszi fel; sem üzletiesnek, miután az növeli a viteldijakat, a mely az első elindulási (deplacement) díjakon túl, egy bizonyos súlyosbítás neme lesz, ami az utazást terhessé teszi, ha nem lehetetlenné, épen az alsóbb és sokszor magának a középosztálynak is.«

. . . . »Ateherárszabálynál behozott reformok lényeges alapja az volt, hogy a kilometrikus viteldíj a távolság növekvésének arányában leszállíttassék.«

E tekintetben elmondja a jelentés, hogy folyvást tétet-

tek ajánlatok az államvasutak igazgatóságának új szállítókra, hanem csak leszállított árak mellett. Ez volt a különös szerződések és a különös árszabályok eredete. Ezt ajánlja a miniszter is fentartani, mert jövedelmezőnek bizonyult be, 1856-tól 1860-ig 1.350,000 tonnával emelkedvén a teherforgalom.

1861-ben szállíttatott le ez irányban az árszabály, illetőleg szabályoztatott az oly módon, hogy a távolság növekvésével járt a leszállítás. Egyelőre csak a szénre, coaksra, nyers kőre, építési kőre és téglára terjesztetett ki.

Az eredmény meglepő volt; az üzlet 11·61%-al vagyis 427,000 tonnával növekedett. Az új árszabály által kedvezményezett árúk tonna számánál pedig 72·40% volt a növekedés.

1862-ben a különös árszabály általánossá tétetett, vagyis kiterjedt a harmadik osztályú minden árára. A távolság arányában leszállított árszabály vétetett fel a másodosztályra nézve is, és a tariffa más másodrangú javításokkal 186²/₃-ban és 1864. első hónapjaiban volt érvénybe lépendő.

Az eredmény az volt, hogy az árszabály ezen levonásai s az akkor fenforgó kereskedelmi és iparos válság daczára, az üzlet 621,000 tonnával és a bevételek 892,000 frankkal szaporodtak.

1864-ben még fontosabb reformok létesítettek; a harmadosztályú minden javak új osztályba soroztattak, felette leszállított árakon; a másodosztályú javak nagy része a harmadosztályba soroztatott, és az első osztályuak nagy része a másod- és harmadba. Ezen utóbbi két osztály szabályain keresztülvitetett a leszállítás a távolság mérvében; és azon kívül szerződő felekre (pour abonnements) különösen leszállított árszabály létesítetett.

Ezen szerződési jogviszony a belforgalomban az 1867-i szabályzat 21. §-a értelmében csupán azon szállítókra nézve tartatott fenn, kik kötelezik magukat legalább is egy hónapig két meghatározott állomás közt egy vagy több kocsit, ugyanazon természetű áruval terhelve, küldeni.

Ezen rendszabályok hatása az volt, hogy csaknem teljesen elnyomta a szerződéseket és a különös tariffákat, mi-

után a rendes árszabályok tételei lettek azokkal egyenlők vagy még alacsonyabbak azoknál.

Az eredmény meglepően kedvező volt, s így ezen rendszer tovább folytatását ajánlja a kormány. Hogy a jelen táriíffák természetét kimutassa, osztályról osztályra helyezi azokat a régiekkel.

Az első osztályu javak viteldija ugyanaz marad. A második osztályuak, a 3-ad és 4-ed osztályuakra itt álljon e táblázat :

League	2. osztály		3. osztály		4. osztály	
	1856	1864	1856	1864	1856	1864
5	3.60	3.00	2.50	2.50	2.50	2.00
10	5.00	5.00	4.00	4.00	4.00	3.00
15	7.00	7.00	5.50	5.50	5.50	3.75
20	9.00	7.50	7.00	5.75	5.00	3.75
25	11.00	8.00	8.50	6.00	7.00	4.00
30	13.00	8.50	10.00	6.25	10.00	4.50
35	15.00	9.00	11.50	6.50	11.50	4.75
40	17.00	9.50	13.00	6.75	13.00	5.00
45	19.00	10.00	14.50	7.00	14.50	5.25
50	21.00	10.50	16.00	7.25	16.00	5.50

Ezen táblázathoz azonban megjegyzendő az, a mit fentebb említettünk volt, hogy igen sok árúszik a drágább osztálytól olcsóbbra helyeztetett át. A szén, ásvány, fa, építő szerek, burgonya stb. szállításánál 1856-tól 1864 ig, összesen 80 % viteldij leszállítás volt, míg átlag véve a leszállítások 28 %-ot tettek.

Minket azonban a miniszteri jelentésben kifejtett és az idézett táblázatban látható azon elv érdekel közelebről, a mely szerint a viteldijak a távolság arányában szálanak le.

Ezen elvet Sullivan ur jelentése szerint (50 lap) a belga kormány a nemzetközi szerződésben is akarta érvényesíteni. Sinek, nyers vas stb, a melyek Lüttich, Charleroi és a belga vasipar más központjain termeltettek, mindig vitettek ki Svájcba, hanem 1860-ig belga köszén nem jelenhetett ott meg sohasem. Tonna számra Charleroitól Baselig, körülbelöl 615 kilometer távolságra, a viteldij 37 frank 80 cent. volt,

vagyis körülbelől 5 cent tonna és mértföld számra. Természetesen, hogy ezen viteldij tiltó természetű volt. Egy szerződés folytán, a mely a belga kormány és a Grand Luxemburg igazgatói, a Guillaume Luxemburg és a francia Est között kötöttetett, a viteldij leszállított 31 franc 80 centre. Ugyancsak hasonló szerződések folytán leszállítottak, nyers vas és sínekre nézve a viteldijak 27 % -al.

Azon viteldijak, a melyekért szállítottak az átmeneti árúk a vonalokon, a porosz határszéli város Herbesthaltól Antwerpig különbözök a belföldi viteldijaktól. Egész 1863-ig minden árú egyformán 1·03 frankért szállítottott 100 kilogrammonként az említett két város között, hanem 1863-ban a viteldij leszállított azon alapon, hogy tonna és league számra 4 centime szedessék minden különbség nélkül a pálya vagy osztályzatra, 0·63 frankra, vagyis 0·40 frankkal.

Ezek példák arra, hogy a nemzetközi forgalomnál a belgák is érvényesítik azon elveket, a melyek a francia 1862-iki rendeletben mondattak ki nyilvánosan először, melyet lentebb közlendünk.

Hogy azonban Belgiumban is eléggé érzi a közvélemény, miszerint a magán társaságok egyesülve fognak kísérleteket tenni a kormány ellen, két tény bizonyítja. Egyik az, hogy a kormány is egyenként akar végezni velök, mint ezt tanúsítja azon tény, hogy az állam nagyobb mérvű kölcsönt kötött a Grand Luxemburg (288 kilometer) vonalainak megvételére, a mely utóbbi meg is történt az 1873. márcz. 15-iki törvény által, melyekhez később még több mellékes luxemburgi vonal járult; ez által 1873 végén az állami üzletben levő vasutak összes hossza 1950 kilometerre emelkedvén a magán társaságok kezén levő 422 kilometerrel szemben. A másik azon indokolásban foglaltatik, mi egy hasonló alkalommal nyújtott be a képviselőházhoz 1870-ben egy törvényjavaslat alkalmából. Ez így szól:

»Az történt Belgiumban is, a mi másutt: az engedélyek felette részletes volta egybeolvadásokra vezetett. Az üzletek különböző származásuak lévén: egymással összeköttetésbe léptek és bizonyos mérvig összezavarták saját érdekeiket.

Az egybeolvadások elvitázhatlan előnyökkel járnak; megengedik az egységet és a takarékossgot létesíteni az üzletben. Hanem ezen előnyök nemcsak egyedüli, de még csak főcélok sem voltak a tényleges egyesüléseknél. Azt akarták és mindenek felett, hogy alakíttassanak nagy vonalok, a melyek a kész vonalokkal osztozhassanak azon forgalomban, a mely van a termelés és fogyasztás nagy központjai közt.

Ebből az állami vonalak és azon hálózatok közt, a melyek létesültek, oly versenyzési állapot létesült, a melyben az ipar és kereskedelem szívesen látták a szállítás olcsóságának feltételét.«

Nem ok nélkül idéztük ezen nézetet. Ha ugyanis a verseny úgy létesül, hogy az állami kormány felügyelete alatt áll, s más oldalról a versenyzők egyik felének legelső törekvése az általános nemzetgazdasági érdekek emelése: akkor a differentialis tariffák kényes ügyénél is a legfőbb tényező van megnyerve, a mely biztosíthatja ez ügynél is azt, hogy a vesztes fel nem a közérdek leend.

Mint fentebb említettük, az említett árszabályzat azon alapon, hogy a viteldijak magassága lejjebb szállított a távolság nagyságával egyenes arányban, eleinte csak az áruforgalomra terjesztetett ki. Később azonban 1866-ban, a mint az intentiót már is jelezte a közmunkaminiszternek általunk idézett indokolása, a személyforgalomra is kiterjesztetett ezen elv, 1871-ben azonban ismét szakítottak vele az utóbbi irányban.

A dolog lényege szerint ugyanis, mint ajelenlegi közm. miniszter, F. Moncheur, több ízben kifejezte a kamarákban is, különösen a magán társaságok támadásai ellenében a teherviteli árszabályok ellenében, a személy- és teherforgalom oly lényegesen különböző dolgok, a melyeket egy fogalom s egy skála alá sem méltányossági, sem üzleti szempontból helyezni nem lehet. Mig ugyanis a teherforgalomnál sokkal lényegesebbek a mozgósítási (déplacement) költségek, a melyek a társulat terhére esnek: a személyforgalomnál olyan nincs; felvigyázat sem kell: mindenki ügyel magára. Más oldalról a teherforgalom lényege a termelés által fedeztetni a fogyasztást; már pedig az akkor sikerül legjobban, ha a terme-

lési árak leszállíttatnak. A termelési árakhoz pedig üzleti szempontból a szállítási költségek is hozzá számíttatván; világos, miszerint az illető piac részéről minden ár, — illetőleg viteldij leszállítás nagyobb terjedelmű fogyasztással viszonyoztatik.

Másképp áll az élet a személyforgalomnál, kivált oly vasutvonalokon, hol a viteldijak a nélkül is alacsonyak. Átalában az utasoknak csak kis része az, a mely nagy távolságra utaznék csupán azért, mert a viteldijak aránylag olcsóbbak s így aránylagos leszállítás sem méltányossági, sem üzleti szempontból nem indokolható.

Mindazáltal az 1866. márcz. 20-án kelt miniszteri rendelet az államvasutakra nézve itt is nagy mérvű leszállításokat eszközölt. Ugyanis az 1. osztályu mértföldszámot 30 centimről 15 és 10-re, a 2. osztályt 20-ról 10-re és $7\frac{1}{2}$ -re, a 3. osztályt 15-ről $7\frac{1}{2}$ és 5 centimera szállította le az átfutott távolsághoz képest, a mint az 10 vagy 20 mértföldet túlhaladt; a 3. §. még ezen felül is 50% leengedést biztosítván a választóknak választások alkalmával. Ez összes rendelkezések elfogadására felszállítottak azon vasutársaságok is, a melyek az államvasutakkal üzleti összeköttetésben állottak, a nélkül azonban, hogy reájok erőszakoltatott volna annak elfogadása. A gyakorlat mutatta, miszerint a nagyobb részre nézve ezen erőszakolás teljesen felesleges is lett volna, a nélkül is elfogadván a javasolt nagy mérvű leszállítást ezen irányban is árszábályaikban.

Ezen leszállítások nagy része az 1871-ben létrejött változás daczára is föntartatott. Sokkal sajnálatosabb azonban, hogy 1868-ban, mint már említettük, egyuttal némely, ha bár nem lényeges módosítás eszközöltetett a teher szállítási viteldijaknál is; a melyek azonban nem foglalnak magukban elváltoztatást az osztályozás és a tétel-magasság között.

Hogy az eredmény nem volt rossz: mutatja az, hogy az államvasutak bevétele 1870-ben 40 millióról 1871-ben $47\frac{1}{2}$ millió frankra emelkedett, s hogy a leszállítás vissza fog menni nemcsak az 1864-ki alapra, hanem azon tulra is: arra biztos kezesség azon hivatalos nyilatkozat, hogy a fizető közmunkákra, vasutak, közutak és csatornákra fordított összegek

Belgiumban nagyobbak az állam összes adósságánál. Azon kívül is 1884-re a számítás szerint az államvasutak jövedelméből le lesz az összes vasuti adósság törlesztve.

A belga rendszerről, mint egész vasuti rendszerről, nem lehet a legnagyobb elismerés nélkül szólni. Az 1834-ki törvény, mely a fővasuti vonalakat az állam által rendeli kiépíttetni, nemcsak az azt minden ellenzés daczára is keresztül vivő I. Leopold király államférfiúi bölcseségének egyik kiváló jele: hanem azonkívül épen tárgyunkra vonatkozólag, a különbözeti árszabályoknál is sok olyan keserüségtől mentette meg Belgiumot, a mit minden országban, — többé-kevesbbé a vasutak árnyoldalának, és pedig elválthatatlan árnyoldalának kezdenek tekinteni.

Érintve volt azonban fentebb két dolog mégis: egyik a különös szerződések ügye, a melyek Belgiumban, legalább az engedélyezett vaspályáknál mindig kötöttek; a másik a ki-és átviteli tariffák, a melyek szerződésileg biztosítvák, — s épen az államkormány által, — a maga terményeinek, a melyek tudniillik más módon a versenyt távolfekvő piaczkon megbirni képtelenek volnának.

A mi az első pontot illeti: kétségtől nagy baj, ha a törvény világos rendeletei meg nem tartatnak, s ha ennek folytán egyesek előnyben részesülnek; még nagyobb baj, ha a törvény meg nem tartatik a végett, mert maga az államhatalom, legalább a multban maga is vétett ellene: azonban két oly körülmény van, a mi a gyakorlatban felette mérsékli ezen bajnak bénító hatását. Egyik az, hogy a vasutak fokozatosan kerülvén az állam kezébe: ezáltal fokozatosan megszűnnek az ily szerződések. Másik az, hogy már eddigelé is az egész ország annyira át van szelve az állami vasutak hálózataival is, hogy annak vonalain kerülő uton is csaknem minden helyre lehet szállítani, a mi annyival is inkább nagyobb versenye a különös szerződéseknek, mivel az államvasutakon el van fogadva a távolság szerint csökkenő viteldíjak elve, míg a magán vasutaknál, mint említettük, részben egyáltalában nincs, részben csak felette hézagosan.

Nem valószínűtlen azonban, hogy már a legközelebbi időben is nevezetes közeledés fog tétetni a francia eljáráshoz

gyakorlatilag is, a mit támogatni fog az államvasutak példája, a melynek jövedelme azok eltiltása, illetőleg a viteldijak megfelelő leszállítása óta is nagy mértékben emelkedett.

A mi a kérdés azon részét illeti, hogy e különös szerződések a szorosabb értelemben vett differential-tariffákra mily hatást gyakoroltak, s vajjon mindig vezettek-e különös tariffákra, a mely alatt eredetileg az értetik, hogy az ezen különös tariffák alatt feladott árúk, vagy kevesebb felvigyázattal, vagy a szállítási határidők meg nem tartása mellett szállítatnak, de a melyek később, — mint említettük — a verseny nyomása alatt valóságos differentialis tariffajelleget vettek fel: nem lehet itten felelni. Ez különben is egészen a viszonyoktól függ; s e tekintetben Belgiumban nem lehettek kedvezők a viszonyok, miután a viteldijak általános, nagy leszállítása legtöbb esetben nemcsak különös szerződéseket, de a különös árszabályokat is teljesen feleslegessé tette.

A második kérdésnek, a nemzetközi forgalmat illetőleg, — az egyezmények útján, — történő árleszállítások kérdésének felette fontos jelentősége van elméletileg, és gyakorlatilag is.

Az 1862-ki rendelet Franciaországban nyíltan kimondotta, hogy a versenyképességnek föntartása a cél, a mely e tekintetben követetik. Láttuk a belga példánál is, hogy a vasutak ily tariffáiban a súlyosabb és aránylag az árszabályi rendes viteldijakat alig megtűrő árúkról van szó és csak is a kereslet fedezésére Svájcban.

Nem akarunk azonban itt már beleereszkedni a dolog elvi jelentőségébe; csupán egy dolgot akarunk megemlíteni, azt nevezetesen, hogy az ily szerződések alapjául bátran vétehetett a belgiumi eljárás, a hol a távolság növekvése maga vezet a viteldij leszállítására; s hogy az ily eltérés ily vezér elv mellett inkább érthető, mint oly helyeken, például Franciaországban, a hol törvény szerint megtartandó a kilometrikus viteldij, s hol mégis a nemzetközi verseny oly annyira figyelembe vétetik, s hol e célból a különben megkötött kezű társulatoknak oly derekas szabadságok adatnak.

A mi a tényleges különös árszabályokat illeti: azok nagyobb része a verseny alapján állott elő. Az 1. az tisztán a

kiviteli czélokra (tudniillik a szénszállításra) vonatkozik Ostendeba, de ugyan ezen árszabály kiterjed a nagyobb városoknak: Brüssel, Antwerpe, Brugges stb. ellátására is szén-nel. A többi különös tariffák közül például a 4. 5. 7. tisztán vizi versenynek köszönhetik létüket. E verseny csupán a vizi közlekedésre vonatkozik. A viteldíjak leszállítása alkalmával a kormány-javaslat ellenzői oda mutattak azon tényre is, hogy a leszállításnak első következménye az volt, hogy a csatornáktól elvonatott az üzlet, mint tényleg volt az eset a Namur és Lüttich között eső pályák s csatornák közt, és hogy ennek folytán a kormány kötelezve van a vizi szállításon a viteldíjakat még lejjebb szállítani.

A kormány megengedi ugyan az elvet, hogy különös körülményekkel szemben különös árszabályok alkalmazandók, mindazáltal kezeiben tartja a hatalmat a vizi versenyt fön-tartani, a hol csak helyesnek véli. Azonban épen saját példája mutatja azon aggodást, a mely közös tulajdona minden vasutttársaságnak, hogy tudniillik a vizi közlekedést lehetőleg csökkentse, a vizi versenyt lehetőleg megsemmisítse, még akkor is, ha azok saját tulajdonai, miután a kormány birtokolja a vizi közlekedés nagy részét is, s ennél fogva nem sok gondot fordít arra; melyik utat választja az üzlet. Mindazáltal általában véve ellehet mondani, hogy azon különös árszabályok ellen, a melyeknek czélja a csatornáktól elfordítani az üzletet, átalános az elégedetlenség, s ennek folytán nem valószínű, hogy azok abba fognak hagyatni.

Ilyenszerű a vasutak jelen állása Belgiumban. Hogy Malcolm kitünő jelentésének szavait idézzük: »Az állam, a közkincstárral háta mellett, segítettve a közvélemény által, és uralkodó helyzetet foglalván el, mint tulajdonosa a legjobb, vagy közel legjobb minden vonalnak, nem szükségelt semmi további ellenőrzési jogot a magán társaságok ellenében, ha egyszer komolyan akart keresztülvinni valamit, és ennél fogva az állam, jóllehet mindig az egyenlőség alapján állva a viteldíjak, szállítási könnyebbségek, vagy megvétel tárgyában, mindig képes volt oda vezetni, vagy arra kényszeríteni a társaságokat, hogy elfogadják az ő elveit a nélkül, hogy parlamenti jogait vegye érvénybe, vagy máshoz folyamodjék, mint

állításának erkölcsi erejéhez. Csaknem szükségszerű következés, hogy a dolgok ezen állapota abban fog végződni, hogy az uralkodó fél magához ragadja az összes vonalakat.«

Ezekben van körülbelől a belgiumi vasutrendszeréről mind az elmondva, a mi tárgyunkra tartozik.

Megemlíthetjük még, hogy az 1856-ki királyi rendelet értelmében, mint érintettük, a vállalkozók kötelezve voltak tervökkel együtt egy árszabályt is mutatni be a miniszternek. Ezen terv felett először enquete gyanánt a »Conseil de Ponts et Chaussées« volt hivatva véleményt mondani, azonban ezen vélemény meghallgatása után az illető »Deputation du Conseil municipal,« nyilatkozata kéretett ki, s ha tíz kilométernél hosszabb a vonal, — a rövidebb vonalak a miniszter által lévén az 1862. május 10-ki törvény értelmében engedélyezhetők, — mint a közmunkaminiszterium és a vállalkozók közt létre jött formaszerű szerződés, terjesztetik a kamrák jóváhagyása alá.

Ezen említett szerződésben a javasolt árszabály is befoglaltatik.

V.

A különbözeti árszabályok Francziaországban.

Amédée Marc a maga klasszikussá vált művében (*Recueil de jurisprudence sur les tarifs différentiels appliqués aux transports par chemins de fer*) beszéli el, hogy a különbözeti tariffák kérdését legelőször 1840-ben vetette fel a Paris-Orleans és a strassburg-baseli vasutak módosított *cahier des charges*a, a melyben (35. §.) kimondatott, hogy a társaság leszállíthatja tariffáit a maximumokon alól, s egyszersmind megengedettett az is, hogy egy vagy több szállítónak adhasson különös kedvezményeket, csakhogy arról tudósítsa a közgazgatást, mely a leszállítást általánossá teheti minden szállítóra és minden ugyanazon természetű tárgyra.

Ennek következménye lett, hogy a vasutak bőven éltek e joggal, s a közönség a lapok, a kereskedelmi kamarák, a departementi tanácsok útján élénken nyilvánította az okozott bajokat; hogy a Nord vonalának meghosszabbítása alkalmával az államtanács 1850-ben enquetet tartani volt kénytelen Vivien elnöklete alatt a tariffák kérdésében általában. E tekintetben azonban a meghívott szakértők majdnem kivétel nélkül a differentiál tariffák mellett nyilatkoztak, s ez időtől kezdve ezen záradék általában beleiktattatott a *cahier des charges*okba.

Már a következő 1851. évben azonban az Ouest engedélyezése alkalmával javasoltatott Kestner által az Assem-

bleében annak kimondása, hogy az egyeseknek adott kedvezmények jövőre ne csak a közigazgatás rendeletére, hanem ipso jure általánosak legyenek. Ezen javaslat főleg Daru gróf felszólalása után vettetett el, a ki határozottan úgy kívánta a kérdést feltétetni, mint választást két rendszer közt, a melyek közül az egyik vak, de egyenlő mindenki iránt, a másik nem egyenlő, de a szállítás viszonyaihoz simul.

Ily viszonyok közt jöttek aztán létre az 1857-i változások alkalmával az új cahier des chargesok, a melyek 48. §-a így szól: »Azon esetben, ha a társaság helyesnek látná akár egész vonalán, akár csak egyes részein a vasutnak leszállítani — feltételekkel vagy azok nélkül — az árszabályban meghatározott maximumok alatt azon viteldíjakat, miket szedni fel van jogosítva: a leszállított viteldíjak nem emelhetők újra fel csak legalább három hó múlva az utasokra, s egy év múlva az árúkra nézve.« Ez által tehát a különbözeti árszabályok »feltételekkel vagy azok nélkül is« engedélyeztettek a társaság belátása szerint. Ezzel szemben azonban ugyanezen §. szerint »minden különös szerződés, melynek hatása volna egy vagy több szállítóval egyességre lépni a helybenhagyott árszabályok leszállítására« formászerűleg eltiltatott, bárha a létező szerződésekre tekintettel volt a közigazgatás, s így eleinte nemcsak szeliden kezelte a szabályt, de az ugynevezett tarif d'abonnementokat is eltúrte, a melyek a belga formára létesítettek azon szállítók javára, kik folytonos szállításra kötelezték magukat.

Az érdekelt közönség erősen feljajdult ez elnézés ellen. A sajtó és a kereskedelmi kamarák huzamos és kitartó ellenzésének következménye volt aztán az 1860. január 25-i közmunkaminiszteri rendelet, a mely kimondja, hogy ezen tarifs d'abonnement valóságos különös szerződés jellegével bírnak (mint azt már előbb Vatimesnil a roueni kereskedelmi kamara részéről kifejtette), s hogy ennél fogva azok eddigelé csak az átmenet kedvéért türetek el, jövőre nézve azonban határozottan eltiltattak.

Viszont más részről az 1862. ápril 26-ki császári rendelet, melyre lentebb visszatérünk, az átviteli és kiviteli üzlet éérdkéből a társulatoknak teljes szabadságot engedett diffe-

renchiáltariffákat létesíteni, azokat még a szokásos alakiságok teljesítése alól is feloldozván ezen esetben.

Az elszászi iparosok keltek ki különösen ez ellen, kiknek roszul esett látniok, hogy e tariffák segélyével a svájczai árúk rajtok át versenyeznek a tengeren velök. Kérvények özönltek el a senatust, s bár az 1863. ápril 21-ki ülésben Rouher élénken védelmezte e rendszabályt, mégis a közvélemény nyomása alatt ezen ügy is a vasutak üzlete ügyében ülésező enquetehez tétetett át.

Ezen »Enquete sur l'exploitation et la Construction des chemins de fer« tehát 1863-ban a többek között e kérdéssel is foglalkozott.

Nem oly részletes ugyan ez, mint az 1850-ki enquete, de több oldalról s az újabb tapasztalatok alapján tekinti az ügyet. Azért véltük helyesebbnek ezt ismertetni, a másik helyett, melynek adatai az 1857-ki új cahier des charges által ugy is elavultak.

A bizottság jelentésében (LXXXVII—XC.) a következő nézetek vannak kifejezve.

»Munkálatainak folyamán a bizottság oda jutott, hogy a viteldijak megerősítésének, és egységesítésének kérdését is meg kellett vizsgálnia.«

»A tényleges cahier des charges-ok és az 1846-ki november hó 15-ről kelt rendelet szabályozó határozatainak uralma alatt arra, hogy a viteldijak ténylegesen szedethessenek, feltétlenül szükséges, hogy azok előlegesen helybenhagyassanak egy miniszteri megerősítés által, a mely ez idő szerint nem adatik előbb, mintsem a társaság javaslatainak az ellenőrzési szolgálat és a központi igazgatás által való megvizsgáltatása után. A nyilvánosság, a kifüggesztés útján, a közhírrététel formalitásai közt van. Ezen alakiaságok hiánya nemcsak annak teszi ki a társaságot, hogy egyesek kár és érdeksértés miatt az okozott sérelem alapján keresetet indíthatnak, de annak is, hogy közkereset indítatik ellene a büntető törvénykönyvben foglalt javító büntetések alkalmazása végett, a közrend elleni vétség és kihágások czimén.

»Már az enquete előtt, a társaságok által gyakran fel-
említettett, hogy a kormányzási utasítás késedelmei ilyenmü

dolgokban nekik nagy sérelmet okoztak, mint szintén a közönségnek is. Jelezték is ugyanakkor, hogy az mégis tulságos, hasonló esetben a szabályzatok megsértését úgy tekinteni, mint kihágást, a mely javítóbüntetés alá esik. Megjegyezték a bizottság előtt, hogy ha a vasutak kezdetekor, tehát akkor, a mikor az emberek magukat ismeretlen hatalommal találták szemközt, a megnagyitott félelem, melylyel körülvették ezen akkor született vállalatokat, igazolhatta is azokat okos emberek szemeiben is, azon idő már valószínűleg elérkezett, a mikor a társaságok részesíthetők azon cselekvési szabadságban, a mit a kormánynak éppen most sikerült oly szilárdság és sikerrel behozni a kereskedelem nemzetközivé tétele tárgyában. Azt kérték, hogy az igazgatás egyáltalában mondjon le azon jogáról, hogy előzetesen egyöntetűséget létesítsen, vagy legalább engedje meg, hogy hallgatása egy bizonyos időszak lefolyása után egyenértékűnek tekintessék az időleges megerősítéssel.

»A bizottság keblében elvileg egyetlen egy személy sem védelmezte egy oly aprólékoskodó és oly szigorú szabályrendelet föntartását, mint az, a mely ma létezik. A tagok, mindnyájan egyetértvén abban, hogy illendő volna már egyszerűbbé tenni az igazgatási eljárást az árszabályok megerősítésére, azon különös helyzetre utaltak, melyet a vasúttársaságoknak egyedurasági helyzete teremtett. Azt kérték, hogy a miniszter ne mondjon le egy pontjáról sem azon felügyeletnek, a mely reá ruháztatott, és a mely a monopolium kísérője és correctivuma. A bizottság többsége nem tagadta el, hogy azon egészen különleges helyzetben, a melyet nekik a részökre engedélyezett kiváltság teremtett, a társaságok ne volnának képesek, a kormánynyal szemközt, kijátszani a közjogot; hanem azt véli, hogy mégis elegendően biztosítva lesz a közérdek egy oly záradék által, a mely kimondaná, hogy egy hónappal azután, hogy a társaság a közigazgatásnak bejelentette a javasolt árszabályt, annak gyakorlatbavétele teljes joggal volna eszközölhető, ha a közigazgatás ezen időszak alatt nem jelenté ki ellenmondását.«

»A tényleges megerősítési rendszer minden érdeknek sérelmes késedelmekre ad okot, úgy a közönség, mint a tár-

saságok érdekeit tekintve. Az új rendszer, mit a bizottság ajánl, — eredményezendi, — egészen érintetlenül föntartván a kormány ellenőrzési jogát, azt, hogy a társaságokat mégis kedvezőbb talajra helyezi üzletök kifejlesztése és azon szolgálatok kiterjesztése végett, miket már eddig is teljesítettek.

»A bizottság ennél fogva azon véleményben van, miniszter ur:

»hogy jövődre az árszabályok törvényessé tétele ne legyen alárendelve a közigazgatás előzetes rendelkezésének: hogy a társaságok, ennek folytán, ne legyenek többé kötelezve másra, mint a hirdetmény egy példányának beküldésére a központi igazgatáshoz, és az állami mérnökhöz, a ki az ellenőrzéssel van megbízva;

»hogy az igazgatási utasítás ne foganatosíttassék csak oly esetekben, a hol akár új viteldíjak, akár a régi árszabályok módosítása ellen felszólamlások adtak be, a melyeket a közigazgatás méltóknak tart arra, hogy megfontolás alá vésessenek;

»hogy a viteldíjak beszédese teljes joggal történhessék egy hónapi törvényes idő elmultával, a mely határozva van a kiragasztás és közhirré tételre, kivéve a fentebb említett esetet;

»hogy föntartassék, miszerint a miniszter, az őt megillető jogánál fogva, minden időben felfüggesztheti az árszabályok alkalmazását.

»Már az 1862. április 26-áról kelt rendelet, a mely megengedi a társaságoknak, hogy közvetlenül vegyék foganatba az átmenti- és a kivitelneknevezett árszabályokat, a társaságok tevékenységi körét föntartotta és illetőleg adott annak részben hasznos kiterjesztést. A bizottság azt hiszi, hogy ezen új kiterjesztés, a melyet van szerencséje javaslatba hozni excellenciád előtt, a közönség javára fog kiütni.«

Még egy két fejezet van ezenkívül az enquête jelentésében, a mely a kérdést közelebbről érinti.

Az egyik szól a tariffák ujlagos felemeléséről, a másik pedig a különös szerződésekről.

Az előbbit illetőleg (chapitre III. 1.) a bizottság jelentése ez:

»Ezen kérdés egyike azoknak, a melyek felett az en-quêteban, a legellentétesebb nézetek nyilvánultak.

»A montpellieri és mülhauseni kereskedelmi kamarák ellenkeznek azon feltételek módosításánál, a melyek alatt történt az ily rendszabályok közlése a közönséggel: a teljesen meghatározott idő az árszabály ismét felemelésére, szerintük alig kielégítő. Ohajtanák, hogy az ezen természetű módosítások, a melyek a kereskedelmet oly nagy mértékben érdeklik, annak tudomására sokkal hathatósabb módon hozas-sanak, hogy ne kerüljék ki az érdekeltek figyelmét. Egyikő-jök szerint szükséges volna, hogy a társaságok szoríttassanak reá a tervezett változtatásokat közölni azon kereskedelmi kamrákkal, melyeknek területén fognak a módosított ársza-bályok alkalmaztatni. A másik hirdetményt kívánt, két ízben az átmetszett departementek mindegyik prefecturájának és alprefecturájának hirlapjaiban a tervezett változtatásokról.

»Mollet Vulfran ur meg van győződve, hogy a társasá-gok, midőn leszállítják árszabályaikat, egy cseppet sem te-kintenek azon indokra, hogy a szállítás módját javítsák, és a mit keresnek, az csak az, hogy azon versenyt, a mely el-lenők létesítették, megsemmisítsék: ennél fogva azt kívánta, hogy — semmint levonassék egy évre az árszabályok vissza felemelésére tűzött idő, — inkább terjessze azt ki a közigaz-gatás öt évre.

»Buras Amédée ur ellenzé a létező időhatárok minden kevesbitését azon oknál fogva, hogy, már ma, ezen határidők kiterjesztése, nem eredményez mást, mint azt, hogy a társa-ságok nagy része által az árszabályokra gyakori hullámzatos benyomás gyakoroltatik; az ő minőségében, mint egy nagy szénvidék képviselője, jelzi azon zavart, a mit az árszabályok megzavarása létesített a köszén társaságok viszonyaiban a fémmel dolgozó gyárakkal. Szerinte a határidők kevesbitése sokkal könnyebbé teszi a vasutaknak minden verseny elnyo-mását és ez oly veszély, a mit a közigazgatásnak meg kell gátolni. Franciaország déli részén már is elenyésztek a vizi szállítás kis vállalatai nagyobb részben, és oly nagy gyárak, mint Creusot, Blanzý és Commentu nem találtak kerületök egész terjedelmén eszközt arra, hogy saját terhökre nyerje-

nek vízi szállítást s így teljesen a vasúttársaságok kegyére vannak bízva.

»Berthier ur is csatlakozott ezen nézponthoz. Neki is mérsékeltnak látszik az egy-évi határidő és neki is úgy tetszik, hogy az elegendően segíti elő azon kísérleteket, a miket a társaságok megakarnak tenni.

A társaságok kérték a tényleges rendszabályok megváltoztatását. Szerintök nincs semmi indok arra, hogy a fel-emelésre különböző határidők tűzessenek ki, más az utasok, más az árúk szállítására. Helyes volna ma egyöntetűleg három hónapra határozni ezen határidőt, a mint az kezdetben fogadtatott el Franciaországban a cahier des chargesokban és követve azon szokást, a mely érvényben van a Rajna folyam partján eső némely külföldi vasutnál. A társaságok azt állítják, hogy midőn ők sürgetik ezen módosítást, az nem azért van, mintha ők jövőre nézve játékot engednének meg maguknak az árszabályokkal. Az ő céljuk, mint mondják nem az, hogy jobban fel legyenek fegyverezve a versenyző utak ellen való küzdelemre, hanem az, hogy nekik maguknak hasznos volna nagyobb jogkörrel birni, a kereskedelem igényeinek akarván elégét tenni. Megjegyzik, hogy már régen elismerték annak hasznosságát, hogy némely árucikkekre birjanak oly árszabályt, a mely változik az idénnyel, s így például nyári és téli árszabályt, azonban ez lehetetlen a tényleges rendszabályok mellett.

»A bizottság azt vélte, hogy ezen esetben a társulatoknak adott cselekvési szabadság hasznos volna magának a közönségnek is. A megszorítások, bármí legyen is a gondolat, mely azokat diktálta, nagyon alatta vannak azon lehetőségnek, hogy épen annyi jót akadályoznak meg, mint rosszat, és igen gyakran épen azon közönség hátrányára esnek ki, a melyet kedvezményezni óhajtottak. Ha a törvényhozás és közigazgatás a társulatokkal szemben megszorító rendszert állított fel, ha megengedték ezek a maguk részéről a közhatóság közbejöttét oly esetekben, a midőn ezen közbelépést teljesen lehetetlen volna indokolni az egyes magánosok részéről : ez egyedül azon monopol folytán van, a mit a kormány ezen nagy vállalatok ruházott. A szabályzat, jöllehet gyakran szigorú is, a monopol kö-

telelezett correctivuma. Mégis azonban ezzel, mint minden más dologgal, gondosan és mértékkel kell élni és nem alkalmazni egyenlően minden esetre.

»Bizonyosan lehetséges, hogy, ha a társaságoknak több könnyebbség engedtetik módosítani árszabályaikat, ők azt arra fogják használni, hogy keresztül vigyenek a közérdekkel többé-kevésbé megegyező célokat. De még akkor is kétségtelen dolog, hogy az egy évi időszak ellentéte azon változtatásoknak, a melyek hasznosak lennének, és elveszi a társulatok kedvét oly kísérletektől, a melyek a kereskedelem javára válnának. Megkevesbiteni, akár igen erős arányban is az egy évi határidőt, nem tesz annyit, mint megfosztani a közigazgatást ellenőrzési jogától. Az megtartja ezen jogot és fogja is gyakorolni, midőn csak neki szükségesnek látszik. Ezen szempontból indulva ki, a ténylegesen kiszabott határidő tartama az árszabály felemelésére úgy tekinthető, mint felesleges túlzás. A bizottság meggyőződván, miszerint kívánatos, hogy a társaságok szabadon vessék magukat árszabályaik leszállításánál kiterjedt és változatos kísérletekre, és azt véelve, hogy ebből származhatnának több javítmányok, a melyek a vasutak üzleténél érezhetőek, megengedte, hogy ennek meggondolása minden más érvet lenyom.

»Nem gondolta, hogy már jelenben lehetne szabatos módon jelezni azon leszállítás mérvét, a melyet alkalmazni kellene az érvényes határidőknél, azonban mégis úgy véli, hogy a leszállítás fölötte lényeges lehet.

»Tehát a következő véleményt mondja ki:

»hogy elvileg véve hasznos volna a cahier des chargesokba foglalt határidőket az árúk árszabályainak ismét fel-emelésekor leszállítani.«

Ez a bizottság nézete az árszabály emelési határidőre nézve, — annál is inkább érdekes lévén, miután benne foglaltatik a bizottság egyik vezéreszméje is a vasutakról egyáltalán.

A harmadik — és utolsó — részlet a bizottság jelentéséből, a mi reánk fontossággal bír, szól a különös szerződésekről visszaállításáról.

E tekintetben így szól a jelentés (XCIII):

»A mülhauseni kereskedelmi kamra kedvezően venné a különös szerződések visszaállítását. Angliában és Németországon, — mondja, — hol az üzlet ezen módja igen ki van fejlődve, úgy látszik a szállítók ízlésére és a társaságok hasznára ütött ki. Azon előnyök, melyek az oly házaknak adatnak, a melyek a vasuton nagy árút szállítanak, hasznára vannak végül a közvetítők útján a közönségnek.«

»A montpellier-i kereskedelmi kamara nem fogadja el a szerződéseket, mint a melyek a nagyobb szám érdekeinek sérelmesek lennének, és a melyek képesek alkotni, a szállítók közt a bánásmód egyenetlensége által oly előnyöket, a mikért a nagy rész fizetne aztán a kedvezményezettek hasznáért, a mi szerinte egy új aristocratia volna : a nagyban szállítók részére. Ezen célból ő jelez egy oly rendelkezést, a mely beiktatandó volna rendesen ezen szerződésekbe, és a melyet később a társaságok bele vennének különöseknek nevezett árszabályaikba is; azt t. i, hogy ily esetekben a társaságok minden felelősségtől mentve legyenek. A kamara tudja, hogy ezen záradék ellenkező a törvénnyel, miután a kereskedelmi törvénykönyv (Code de Commerce Art. 103 et 107) a fuvarosokat felelőssé tévén, — erőszak kivételével — azon tárgyak elvesztése, vagy megrongálása iránt, a melyek reájok bízottak : a társaságokra is nehezül szavatosság.

»Mollet Vulfran ur azt állította, hogy a különös szerződések eltiltása általános megalégedést szült az ipar nagy központjaiban. Szerinte az ár levonását egy egyénhez alkalmazni, mivel az sokat szállít, egyértelmű lenne azzal : tönkre tenni mindazokat, kiket helyzetök kényszerít szerényebben működni, de a kik mégis ugyanazon jogokkal birnak.

»Pagézy ur magát ezen szerződések ellenzőjének mutatta be, a melyekhez hasonlítja a különös árszabályokat. A különös szerződések — mondta, — a melyeknek eltiltását a kereskedők többsége igen bizonyosan hálával fogadta, nem voltak más hatással, mint hogy alakítottak kiváltságokat, a melyek lényegesen kártékonyak a kis iparosokra nézve és hogy megsemmisítették a versenyt sok tekintetben.«

A további folyamán ezen tanú hivatkozik a csatornák példájára, azonban megjegyezvén, hogy a csatornák nagyobb

része más bánásmód alá esik, miután azokon van szállítási verseny.

»Denier és Berthier urak ellenkező szempontot foglalnak el. Szerintük azon könnyebbségek, — bárminő természetűek legyenek is azok, — melyek a társaságok által egy osztálynak, előbb megszorítva tétettek, mindig azzal végződtek, hogy általánosak lettek. Igaztalan volna, ha a kormány meggátolná a társaságokat, ez ösvényre lépni. Kétséggel kivül a kísérlet ideje alatt tiszteletre méltó érdekek is szenvedhetnek; hanem többet ér-e egy mulékony szenvedés, mint távolléte vagy bizonytalan hosszú időre halasztása azon javításoknak, a melyek nem valószínűsíthetnek meg egy csapással és megelőző kísérletek nélkül.

»A vasuttársaságok nagy része kívánta a különös szerződések visszaállítását. A »Tribunal de Commerce de la Seine« tiszteletre méltó képviselőinek példájára azt mondták, hogy ezen szerződések valósággal nem voltak mások, mint próba-árszabályok, melyek megengedték, — a nélkül, hogy az elért eredmények veszélyeztetnének — siettetni és előkészíteni, ugyanazon alapokon, mindenkire alkalmazható különös árszabályok létesítését; hogy ezen gyakorlat megtiltása, miután az ilyenmű kísérleteket lehetetlenné teszi, a kereskedelem jól felfogott érdekeivel nem volt megegyeztethető. Példák gyanánt felhozták a többek közt a kohóipart, a mely a kereskedelmi szerződés óta kénytelen kiállani az idegen termelvényekkel a versenyt, és a mely fölötte szenved a különös szerződések eltiltása miatt, mert így eltűntek azon kivételesen alacsony díjak, a melyek az ő javára engedtek a szénért, fáért és ásványokért. — A társulatok egy képviselője említett egy különös esetet, hogy jól mutassa be a bizottságnak azon kényes helyzetet, a melybe szorítva találják ma magukat a vasutak, helyzetet, a mely kényszeríti őket vagy mindent megengedni, vagy mindent megtagadni, mérték nélkül. A Rhône-et-Loire vasuton — mondotta — a szén összes tonnaszáma 1.250,000 tonna, a melyből csupán 65,000 fogyasztatik el a fémöntés által. Ezen pillanatban, midőn ezen ipar egyik részese igazolja a valódi szenvedéseket, a Méditerranée-társaság, hogy ha lett volna még joga különös szer-

zódéseket kötni, nem tehetett volna mást jobban, mint a maga részéről hozzájárulni azok elhárításához, megegyezvén a kohók tulajdonosaival a viteldíj leszállításában, hanem ettől tartózkodni kellett, miután, hogy ezen 65,000 tonna fogyasztóinak helyzetét megjavítsa, azon kötelezettséget kellett volna ugyanakkor és ugyanazon indokok nélkül elvállalnia, hogy az összes vidéknek a szénszállítmány árszabályait leszállítsa, mi tetemes anyagi áldozatot követelt volna meg.

»A bizottság nem ismerte félre a különös szerződések előnyeit, úgy véve fel azokat, mint kísérleteket, a melyek hivatva vannak a leszállított árszabályokat előkészíteni, alkalmazván mindenkire azt, a mely előbb csak egy kis szám kedvezménye volt. A nélkül tehát, hogy félreismerné azon javításokat, a melyeknek az ilyenmű szerződések, úgyszólván, előhírnökei voltak, még sem gondolta, hogy helye volna, legalább jelenleg, elvégzett tényekre visszatérni. A különös szerződések gyakorlata a társaságoktól a vasuti tanácskozó bizottság keblében tett különös és teljes tanulmány után, még nem oly rég elmúlt időben vonatott el. Azon tények, a melyek arra vezettek, hogy ezen eltiltás kimondassék, nem vesztették el még hatásukat. A bizottság nem hiszi tehát, hogy helyes volna már ma saját részéről ajánlani a különös szerződések visszatiltását.

»Lehet, hogy később, — hála a nemzetközi viszonyok gyarapodásának, — annak példája, a mi szomszédainknál történik, befolyást gyakorol az elmékre; lehet, hogy egy oly kérdésnél, a hol talán még sincs egészen helyén, megszűnnek emlegetni az egyenlőség elvét, a melynek nevében mondatott ki a különös szerződések kárhoztatása. Tehát a gyakorlati tapasztalás bevárható, a nélkül, hogy a kormány fölötte nagy felelősséget vállalna magára és megzavarná a közérületet.

»Mostantól fogva a bizottság azt véli, hogy mégis kellene bizonyos kivételes előnyöket tenni azon különös szállítók osztályának, a mely a vasutnak saját kocsijaira felterhelt terményeket hoz. Ezen gyakorlat, — a mely ugy el van terjedve Angliában, a hol kitünő eredményeket hozott létre — nálunk is sikerrel volna behozható és helyes volna azt bátorítani.

Ez oly tárgy, a mely később hosszasan lett tárgyalva ezen jelentésben.

»A bizottság tehát ezen véleményben volt:

»Hogy, a nélkül, hogy a különös szerződéseket vissza kellene állítani, jó volna felbátorítani azon szerződéseket, a melyeknek célja az, hogy adassék bizonyos termelvények szállítói által, oly kocsi, a melyre ezen termelvények rakasanak, és a melyek leszállított árszabályt kötnek ki.«

Ezenkívül a bizottság jelentésének negyedik fejezete alatt különböző kérdések címén tárgyalja továbbá a végállomási díjakat is azon különböző nevek alatt, a mint azok a cahier des chargesokban engedélyeztetnek: tudniillik *camiotage*, *factage*, *magasinage*, *groupage*, s ezek közül az utóbbira, tudniillik az összesedésre (*groupage*) azon véleményben van, hogy nem volna czélszerű a jelenleg fennálló és törvényes szokást megváltoztatni (LVI.), a raktározásra (*magasinage*) pedig azon véleményt fejezi ki (LI.), hogy arra nézve fokozatos árszabályt kellene felállítani, a mely szerint például az első 24 órára 20, a másodikra 50 centime szedessék tonna számra, s a harmadikra és a többi következő napra minden napra egy-egy frank.

Még csak egy ajánlatot kell felemlíteni; azt nevezetesen, hogy a gabonaneműek viteldíjára nézve, a hol a 0.07 frankra vagyis 7 centimre szabott meg a Párisba szállítandó gabna tonna és mértföld számra, a cahier des charges 42 pontjában azon esetre, hogy ha a gabona drága Párisban, azt ajánlja, hogy az említett záradék fentartandó, egyszerűsmin pedig hectolitre számra 20 frankra határozassék meg azon ár, a min, ha fentebb van a tényleges ár, az árszabály leszállítása következék be. (CXII.)

E pont furcsa világot vet egyrészt a francia vasuti politikára ezen irányban, más részről pedig a bizottság gondolkodás-módjára is.

A kihallgatottak véleményénél nem szükséges sokat időznünk, kivéve a különös szerződésekre nézve a vasuttársaságok által adott feleleteket, a melyek közt egy pár új indokot hoz fel.

Igy az orleansi vaspályatársaság azt mondja (47):

»Egy különös árszabály nem is képes mindig hasznosan helyettesíteni egy különös szerződést, mert a közönség és társaságok közt megkötött szerződésekbe oly záradékok is belefoglaltatnak, a melyek nem engedtetek volna meg az árszabályban, mint a milyen például a szállítóra nézve azon kötelezettség, fentartani az árúkészleteket bizonyos állomásokon és nem mulasztani el egy bizonyos eladási árt. Mindezek oly combinációk, a melyek az általános érdek hasznára ütnének ki, és a melyeket semmi sem pótol jelenleg.«

»Továbbá az átlagos kilometer számra eső tariffa, a mely az orleansi pályahálózatra 13·5 centimeről 7·55 centimra szállott le a különös szerződések érvényessége alatt, nem folytathatta a szállítást ugyanazon arányokban, a mióta azok eltiltattak. 1856-tól 1866-ig nem volt nagyobb $\frac{2}{3}$ centimenál az árszabály-leszállítás«

A Lyon Mediterranée azonban így szól :

»Ezen tilalom kétségkívül sajnálatra méltó ; azonban a különös szerződések visszaállításának nem volna érezhető hatása, legalább a lyoni hálózatonál. A szerződések nagyrésze különös árszabályokra változtatott át, a melyek a kereskedelemnek, — különösen az első anyagokra vonatkozólag — árleszállításokat biztosítanak, a melyeken alólrá nem volna lehetséges már szállítani.«

A Midi azt mondja szintén, hogy az eltiltás ártalmas volt a közönségnek.

»Különösen az árszabályok ingatagsága miatt, a melyek egy év multán felemelhetők, míg a különös szerződések a kereskedelemnek egy bizonyos számú évekre változatlan árakat és feltételeket biztosítanak.«

»Sok, a különös szerződéseknel megegyezett leszállítás nem jelent meg a különös tariffákban.«

Ezekben megismerhető a hang, a melylyel a társaságok feleltek a questionnaire ezen pontjára. Egyetlen kivételt az Ouest tett, a mely határozottan azt véli, hogy a különös szerződéseknek nincs jövője, egyeseknek használnak ; általánoságban nem ; a nélkül azonban, hogy e véleménye bővebben, s új érvekkel volna indokolva a jelentésben.

A mellékletekben keveset találunk, a mi tárgyunkra köz-

vetlenül vonatkoznék; és így folytathatjuk a további fejlődés történetét e tekintetben.

1863 és 1864-ben a közmunka miniszterium rendkívül költségvetésének tárgyalásakor ismét éles támadásoknak volt kitéve a különbözeti viteldij. A törvényhozó test 1864. máj. 27-iki és 1865. jun. 27-iki mint szintén 1866. jun. 30-iki üléseiben Pouyer-Quertier, később a köztársaság híres védvámi pénzügyminisztere részéről, a ki határozottan formulázta azon óhaját, hogy jövőre, ha eltérő alapon létesíttetnek is tariffák, azok bizonyos elv szerint, s ne a távolságok önkénye szerint állíttassanak fel, hogy így a földirati helyzet ne döntessék egészen össze. Alapul a Nord tariffáit vette, s a mit óhajtott, úgy látszik, a skála szerinti tariffa volt. Mindkét alkalommal a kormány részéről Franqueville válaszolt, a ki beismerte ugyan, hogy a különbözeti tariffák okozhatnak ugyan károkat, lévén azok is alávetve a mértéknek, a melyen tul megszűnnek hasznosak lenni, de miután a kormány engedélyezi azokat, minden körülmény közt meg van a kormány ellenőrzése, s ha vannak visszaélések, azok csak eset szerint ítéltetők el. E tekintetben a kormány minden felvilágosítást és minden panaszt készséggel fogad el. Ezen felvilágosítások alapján mindannyiszor elnapoltattak kérdés, s a dolgok maradtak az előbbi törvényes állapotban.

A következő években még alig történt valami ez irányban, 1867. jul. 22-én Haentjens képviselő javasolta a belga új tariffa elfogadását, de la Roquette közmunka miniszter visszautasítá azt, mint szintén 1868. jun. 5-én Pagézy azon javaslatát, hogy a buza és lisztre nézve az egyszer megadott tariffakedvezmény tétessék állandóvá, s 1869-ben a személyforgalom némely módosítását.

A háboru után az ujra éledő kereskedelem érezte e bajokat, s 1871. april 11- és okt. 10-kén a kormány némi — tárgyunkra nem tartozó — kivételes rendszabályokat bocsátván ki: azok megvitatása alkalmából Leroyer 1871. évi december 14-diki beszédében a különbözeti, különös, közös, átmeneti és nemzetközi tariffák átvizsgálását is kívánta, a melyeknek száma szerinte 1100—1200-ra megymár. A kérdés ezen ága 1871. decz. 15-én egy enquetehez utasítottatott, mely harmincz tagból áll, s mely a jelen vasuti kri-

zis mellett a vasuti üzletet egész átalánosságában tanulmányozandja. Ezen enquete jelentésére lentebb visszatérünk.

Igy áll mai napság a differential-tariffák ügye Franciaországban. S ezzel áttérhetünk azon néhány tüzetes törvényhozási intézkedés kimerítő ismertetésére, mely ez irányban hozatott Franciaországban. Ezek, a mint fentebb érintettük volt, nem számosak.

1842. június 11-én hozatott a törvény, a mely elhatározta, hogy, mely nagy vasuti hálózatok létesíttessenek az ország területén; 1845. július 15-én a törvény, a mely a vasuti rendőrségről intézkedik; s mint a miniszter magát Lajos Fülöp királyhoz intézett felterjesztésében kifejezi: »most (1846. november 15-én) ugy kell tekintenünk e kérdést, mint a közjog egyik rendelkezését, a mely alkalmazandó a közlekedés ezen új utainak mindegyikére.«

A mi ezen rendelet ránk tartozó részét illeti: az az ötödik fejezetben van foglalva, a mely szól a viteldíjak és a mellékes költségek beszedéséről.

44. §. »Bárminő díj, — bármely természetű legyen is az, — nem szedettethetik a társaság által, csak a közmunkák miniszterének helybenhagyása után.«

A szakasz többi része átmeneti intézkedés.

A 45. §-ban meghagyatik, hogy a viteldíjak kifüggesztendők, közhirrre teendők, a közmunka miniszteriumhoz felküldendők, ugyszintén az átszelt departementok prefectjeinek és a királyi biztosoknak.

46. §. »A társaság máskülönben kötelezve leend a legrovidebb idő alatt és az előző czikkben meghatározott formában javaslatait a közmunka miniszter elé terjesztetni fel, az engedély okmányban meg nem határozott szállítási díjakra nézve, és ezekre nézve a miniszter van hivatva határozni.«

47. §. »A mi a mellékes költségeket illeti, mint a minők a terhelés, leterhelés és a vasuti állomások és raktárakba elhelyezés, és a mi mindazon díjakat illeti, a melyek évenként szabályozandók: a társaság köteles lesz erre nézve a szabályzatot a közmunka miniszter helybenhagyása alá terjesztetni minden év tizedik havában. Az eldöntésig, a régi árszabályok szedtetnek folytonosan.«

A 48. §. a kifüggesztésről intézkedik folytatólágosan minden állomásra.

49. §. »Hogy ha a társaság valami változtatásokat akarna tenni az engedélyezett árakon, jelentést tesz róla a közmunka miniszternek, az átszelt megyék prefectjeinek és a királyi biztosoknak.

»A közönség ugyanekkor értesítettik a miniszter jóváhagyása alá terjesztett változtatásokról kiragasztás útján.

»Egy hónap múlva a kifüggesztés napjától az említett viteldijak szedethetnek, hogy ha ezen időközben, a közmunka miniszter helybenhagyta azokat.

»Hogy ha a miniszter által a kifüggesztett árak némelyikére módosítások határozatnak; a módosított árak ismét kifüggesztetnek, és nem lesznek szedhetők, csak egy hónapra ezen kifüggesztés keletétől számítva.«

A következő 50. §. csupán a kezelési rendszabályokról intézkedik, egyetlen elvi jelentőségű benne az, hogy a szállításra nézve a feladási sorrendet szabja meg; hogy továbbá a vezetett könyveket, a melyekbe a viteldijakat is beíratni rendeli, folyvást nyitva rendeli tartani a tisztviselők és felügyelői közegek előtt.

Mielőtt tovább mennénk: nem lesz érdektelen az akkori miniszternek S. Dumonnak idokolásából kiemelni az ide vonatkozó részt, a mely így szól (50 lap):

»Az ötödik fejezet tárgyai azon rendszabályok, a melyek a viteldijak beszedésére vonatkoznak; ezen rendszabályok a legkényesebb kérdéseket érintik azok között, a miket a vasutaknak társaságok által való üzlete vet fel.

»Az engedélyokmányok cahier des chargesai nem képesek és nem is kell, hogy mást határozzanak meg, mint a legnagyobb árakat korlátozó maximumokat; a társaságok képesek leszállítani a jogosított maximumok alá azon díjakat, a melyeket szednek a közönségtől; — az így szabályozott alapokon állítják egybe az összes szedendő viteldijakat az utasok, állatok és árúk szállításáért, akár az egész távolságon, akár a közbenső vonalokon.

»De elvileg véve, bármely díj — bár milyen legyen is annak természete, — nem szedethetik csak egy felsőbb

hatóság ténye alapján, s így szükséges első helyen, hogy mielőtt megkezdlenék üzleti szolgáltatukat, a társaságok kötelezve legyenek megerősíttetni a közigazgatás által azon díj-táblázatokat, a miket szedni akarnak. Ezen alaktság teljesen elmaradhatatlan, figyelembe véve, hogy a cahier des chargesok szerint, a viteldíjak leszállítása, melybe a társaságok beleegyeztek, egy bizonyos ideig fentartandó, és csupán egy hatósági tény képes meghatározni azon pillanatot, a melytől kezdődjék ezen határidőnek lefolyása.»

A következő passus csupán az átmeneti intézkedést indokolja.

»Másodsorban nem volt lehetséges a törvényes árszabályban elő számlálni mindazon tárgyat, a melyekre a viteldíjak vonatkoznak, sem pedig szabályozni azon mellék-díjakat, a melyek szintén tartozhatnak a társaságnak a közönségnek adott szolgálatokért a tulajdonképen vett szállításon felül. Ezen különböző díjak azon mértékben, a mint arra érezhető a szükség, a felsőbb igazgatás által állapítandók meg. A 45-től 49-ig terjedő cikkek azon rendelkezésekre vonatkoznak, a miket a társaságok megtartani saját érdekekben kötelezve vannak. A közönség tényleg, mindig hajlandó zúgolódni a díjak ellen, a melyek tőle kívántatnak, míg nincsen meggyőződve, hogy a társaságnak joga van azt kívánni tőle: minden zúgolódás meg fog szünni magától, ha a társaság tudja a hatóság rendes döntvénye által igazolni magát ellene.

»Az 50. cikk azon rendszabályokat szabja meg, a melyek szükségesek azon célból, hogy a szállítóknak biztosíassék az egyenlőség az árszabályok alkalmazásánál. Ezen egyenlőség a cahier des chargesok egyik fő rendelete. A vasutak monopolizált utak; velők általában minden verseny lehetetlen és ennél fogva a viteldíjak alkalmazásánál az egyenlőség a kötelezettségek közt a legelengedhetetlenebb a társaságokra nézve, a melyek üzletben tartják azokat. Ezen egyenlőség nélkül nincs több biztosság a kereskedés és az ipar részére, nincs bizonyosság a szerződésekben. Ennélfogva a közigazgatás tartozik ügyelni, a menyire csak képes, ezen szabály szigorú szemmel tartására, és az 50-ik cikkben érin-

tett rendszabályok e tekintetben teljes biztosságot garantíroznak.«

A mi a cahier de chargesokat illeti: azok rendszerint ugyanazonosak minden vasutra nézve. A IV. cikkben foglaltatnak »a viteldíjak az utasok és árúk szállításának feltételei« (Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises). Az orleansi vasut engedély-okmányában (Bulletin des lois Nro. 522, Nro. 4794), ugyanazok mint például a Charentesiben (Nro. 1628, Nro. 16,272) a Midiben (Nro. 1620, 16,214) az Estben (Nro. 1626 ; 16,263) a Nordban (1721 és 16,990): és a 709 : 6702-ben, a mely utóbbi a közmunkaminiszter és némely vasutársaságok engedélyokmányain alapuló szerződéseket állapít meg, összehasonlítás folytán nemcsak ugyanazon dolgokat, de ugyanazon sorrendet is találtam.

A fő társaságoknál tonna és kilométer számra a maximumok következők :

1. *Est.* Első osztály 16 ; második 14 ; harmadik 10 ; negyedik 8, 7, 6 centime 200, 300 vagy több kilométerig ; ötödik 8, 5, 4 centime 100, 300 vagy több kilometerig ;
2. *Orleans.* Első osztály 16 ; második 14 ; harmadik 10 ; negyedik 8, 5 és 4 centime 100, 300 vagy több kilometerrel.
3. *Nord.* Első osztály 16 ; második 14 (200 kilometeren túl 11) ; harmadik 12 (200 kilometeren túl 9) ; negyedik 10 (200 kilometeren túl 7) ; ötödik 10 kilometerig 10 ; 90-ig 9 ; 160-ig 7 ; 240-ig 6 ; 300-ig 5 centime ; hatodik 10 kilometerig 10 ; 70-ig 7 ; 160-ig 5 ; 240-ig 4 ; 300-ig 3 centime.
4. *Midi.* Első osztály 16 ; második 14 ; harmadik 10 ; a különös 8, 5 és 4 centime a távolság szerint.
5. *Lyon.* Mint a Midinél.
6. *Ouest.* Első osztály 16 ; második 14 ; harmadik 12 ; negyedik 10 ; ötödik 8 ; hatodik 8, 5 és 4 centime.

Ezekén kívül vannak aztán a különös tariffák mindeütt. Hogy ezen tariffák általában távol állanak a ténylegestől s hogy a tariffák gyorsan sülyedtek itt is alá, a fölött

minden kétséget kizár, ha a hat nagy társaságnál a ténylegesen szedett átlagos tonna kilométer tariffát nézzük :

1855-ben volt :	1869-ben volt :
a Nordnál 6. ₅₃ centime	5. ₈₄ centime
az Estnél 7. ₉₄ »	5. ₈₂ »
az Ouestnél 7. ₂₀ »	6. ₇₁ »
az Orleansnál 7. ₇₄ »	6. ₈₀ »
a Lyon-Med. 6. ₉₃ »	5. ₈₁ »
a Midinél 7. ₃₀ »	7. ₀₁ »

A 42. §-ban meghatároztatnak a maximumok kilométer és tonna számra gyors és rendes szállítmányoknál (36 és 16; 4 és 10 centime-os osztályzat szerint); azután jönnek a különös tariffák meghatározott vonalakra, külön szállítva a használati és a szállítási díjakat (pour de transport et de peage).

Tíz kilométer a minimum; a szállítási díj minimuma negyven centime. Hogy ha egy meghatározott piacon emelkedik a gabona ára : akkor 7 centime szedhető csak kilométer és tonna számra.

A 44. és 45. a személy, podgyász szállításra és az osztályozásra vonatkozik, ez utóbbi esetben a kétségek eldöntését a központi igazgatás tartja fenn.

Az osztályozásra nézve meg kell jegyeznünk, hogy 1863-ig csak három osztály volt megjelölve a cahier des chargesokban, és sok oly árúczikk, mely ma a negyedik osztályban foglaltatik, a harmadikba volt sorozva. A régi osztályozások azonban ma már nagyobbára a kormány és az illető társulatok egyetértésével úgy módosítottak, hogy most már ténylegesen majdnem mindenütt négy osztály van érvényben. Az első osztály 915, a második osztály 443, a harmadik 70, a negyedik 35 czikket sorol fel, összesen tehát 1,463 tárgyat; s így, ha van is esetleg helye a besorozás körül vitának, eligazodást mindig lehet nyerni az irányt adó osztályozásban.

A 46-ban kiköttetik, hogy 3000 kilogramm súlynál

másfél árt követelhet a társaság; 5000 kilogrammnál többet nem kényszeríthető szállítani.

A 47. §-ban elő vannak sorolva 5 pont alatt azon kivételek, a miket a társaság részéről különös feltételek mellett kell elfogadni.

A 48. §. így szól:

»Azon esetben, ha a társaság helyesnek látná akár egész vonalán, akár csak egyes részein a vasutnak leszállítani, — feltételekkel vagy azok nélkül, — az árszabályban meghatározott maximumok alatt azon viteldijakat, miket szedni fel van jogosítva, a leszállított viteldijak nem emelhetők újra fel, csak legalább három hó múlva az utasokra, egy év múlva az árúkra nézva.

»Az árszabály minden módosítása, mely a társulat által terveltetik, egy hóval előre hirdetmények által fog közzé tétetni.

»A változott árszabályok szedése nem történhetik meg, csak a felsőbb hatóság engedélyével, az 1846 november 15-ki rendelet határozományaival megegyezőleg.

»A viteldijak szedésének különböztetés és minden kedvezés nélkül kell történnie.

»Minden különös szerződés, a melynek hatása volna egy vagy több szállítóval egyezsége lépni a helybenhagyott árszabályok leszállítására, formaszerűleg eltiltatik.

»Mindazáltal ezen rendelkezés nem áll azon szerződésekre nézve, a melyek netalán a kormány és a társaság között közszolgálatok érdekében jönnének létre, sem azon leszállítások, vagy elengedésekre nézve, a melyek a társulat által a szűkölködőknek engedélyeztetnek.«

»Leszállítása esetében az árszabályoknak a leszállítás arányosan illeti a használati és a szállítási díjat.«

Ezen szakasz alapján nem engedélyezte a kormány az ugynevezett *traité de tonnaget* és *traité d'abonnement*. Az előbbi ugyanaz, a mit nálunk a refakciák képviselnek, és a mi minden körülmény közt tiltatik nálunk is. Ezt kárhoztatta a kormány, mint a nagy iparnak a kicsinynek szemben adott előnyt, s azért tiltotta el. Ekkor folyamodtak a társaságok a második módhoz: a *traité d'abonnement*hoz, a melyben a szál-

lító csupán arról biztosította a vasutat, miszerint összes szállítmányát azzal fogja küldeni, s ezért cserében nyert árleszállítást. Ez nagyon természetesen szintén élénk ellenmondásokra talált a hajózási vállalatok és a kereskedelmi kamarák részéről s a közmunkaminiszter 1860. jan. 25. rendeletével, mint láttuk, eltiltattak.

Hasonlóul ezen szakasz alapján tiltattak el a Nord és Est azon kísérletei, melyekkel nyári idénytariffát akartak létesíteni, az őszi és téli üzleti tulterhelés kimelésén kívül azért is, hogy ily módon biztosítsák maguknak a nyári üzletet is.

A 49. §-ban kezelési szabályok vannak adva; az 50. §. pedig a határidőket szabja meg, még az állomási irodák megnyitása és bezárása idejének meghatározását is föntartva a felsőbb hatóságnak.

Az 51. §. azt mondja:

»Az árszabályokban nem említett mellékköltségek mint a minők a beiktatási, fel- lerakodási, és a vasutállomások és a raktárakba beraktározás költségei évről-évre a társaság javaslatára a közigazgatás által határozatnak meg.

Ezen meghatározás majdnem állandóan a következő:

1. *Beiktatás.* Minden feladás után 10 centime; akár megý át a szállítás más vasuton, akár sem.

2. *Kezelés.* 1 1/2 frank tonna számra, ha az nem tonna számra adatott fel; 1 frank máskülönben. Osztható 10 kilogrammok szerint; ebben részesül úgy a feladó, mint a megérkezési állomás egyenlő módon.

3. *Mérés.* Minden mérés 100 kilogrammjá után 10 centime; a tonna számra 30 centime; a minimum itt másfél frank.

4. *Raktározás.* A megérkezés hirüladása után 48 óra multán mindennap és minden 100 kilogramm után az első tizenöt napra 2 centime; azután 5 centime; a minimum 10 centime.

5. *A kocsik ellátásáért.* Ez csak teljes kocsi küldeményért szedhető, ha a kocsi az első 24 óra alatt vissza nem bocsátatik. Minden napra 5 frank. A társaságnak azonban szabadságában van a leterheltetést megtenni, a mely esetben a

fentebb érintett költségeken felül még kap minden tonna után a leterhelésért 30 centimeot külön.

Az 52. §. azt szabja meg, hogy a feladást és a kézhez szállítást a társaság tartozik megtenni. Azonban, ha kevesebb a lakosság ötezerénél az illető helyen, vagy maga a hely öt kilomaternél nagyobb távolságra fekszik a vasuti állomástól, akkor nem. Erre az árszabály szintoly módon állapítandó meg s egyenlőn érvényes mindenkre. Az illetők azonban maguk tehetik mindenkor ezt.

Az 53. §. végül így szól:

»A közigazgatás különös felhatalmazása nélkül meg van tiltva a társaságnak, az 1845-ki július 15-ki törvény 14. §-a szerint, közvetlenül vagy közvetve, bármily név vagy alak alatt, a személy vagy teherszállító szárazföldi vagy vízi vállalatokkal oly szerződésre lépni, melynek feltételei ne adatnának meg az ugyanazon közlekedési utat szolgáló minden vállalatnak.

»A közigazgatás a fentebbi 33. §. értelmében meghatározandja azon rendszabályokat, a melyek létesítendőek azon célból, hogy a szállítási különböző vállalatok közt azoknak a vasutakhoz való viszonyában a legteljesebb egyenlőség biztosíttassék.«

Ez azon két főtörvény, a mely ez ügyben hozatott; s már e két törvény eléggé jelzi az irányt, a mit a francia törvényhozás vezérszelleme: a hatalom minden ágának az állam kezeibe való csoportosítása, a többek közt a differential-tariffák oly fontos kérdésével szemben is elfoglalt, s jelenleg is elfoglal.

Ezekhez járul még egy rendelet 1862. ápril 26-ról az átmeneti és kiviteli árszabályzatok tárgyában.

Ezen rendelet a leghevesebb támadások és védelmeknek volt kezdettől fogva kitéve. A belföldi productio saját érdekeinek megsértését látta benne, önmagán át vitetvén ily módon versenytársai, a fogyasztási piacra, míg a vasutak főleg a nagy szállításra függesztették szemeiket. Már Mr. Chevalier »Intérêts Matériels de la France« czimű munkájában kijelölte, hogy mily fontos az átvitel kérdése Franciaországnak. Ehhez járult az újabb időben Svájcznak élénk fej-

lődése és kereskedelme Angliával, mely két uton közvetített: vagy Franciaországon át, vagy a Rajnán és a rajna menti vasutakon Amsterdám, Rotterdam, Antwerpen, Bázél felé. A francia vasutak minden érdeke természetesen oda irányult, hogy e forgalmat magához vonja. Hozzájárul Havre érdeke, mely sokat vesztett Hamburg emelkedése által. A vasutak közös előterjesztést tettek a kormánynál, s elmondták, hogy e tényök által nem akarnak a francia termelésnek adni az angol és svájci piacokon versenytársat, mert hiszen oda így is elérnek az árúk más uton; nem akarják a belföldi kikötőket rontani az által, ha Antwerpen, Rotterdam és Amsterdámnak adnak olcsó tariffákat, mert ez úgy sem segítene a belföldi ellen, miután a hollandi kereskedelem úgy sem jönne soha a francia kikötőbe stb.

Ez előterjesztés eredménye lett végül az 1862. április hó 26-i rendelet, a melynek főczikkai a következők:

Az első cikkben e rendelet eltörli az 1861-ki rendelet 44, 48, 49 s a cahier des chargesok 48. §-ának első három cikkelyét; meghatározza az átviteli árúkat, vagyis a melyek vámbélyeg alatt mennek át Franciaország egyik határától a másikig és a kiviteli árúkat, vagyis a melyek egy francia területen fekvő pontról külföldre vitel céljából szállíttatnak.

Az első rész az átmeneti árúk árszabályairól szól.

2. §, »A mi az átmeneti árúk szállítását illeti: földművelési, kereskedelmi és közmunka miniszterünk azon társaságoknak, a melyek kéri, adhat engedélyt szedni oly árakat és alkalmazni oly árszabályokat, a melyeneket azok legalkalmasabbaknak vélnék a külföldi vonalak által teremtettt verseny legyőzésére.

»Ez esetben nincsenek kötve előleges hirdetési, vagy bárminő határidőre vonatkozó alakiságokhoz, akár vonatkozik az a leszállított viteldíjakra, akár arra, hogy a cahier des chargesokban foglalt korlátok közt, a leszállított árakat felemelhessék.

»3. §. A társaságok, a melyeknek ezen felhatalmazás megadatott, közlendik földművelés, kereskedelem és közmunka-miniszterünkkel az árakat és feltételeket, a melyek az átviteli szállításra alkalmazandók, és érvényben tartásuk idejét.

»Minden ily nemű árszabálynak a készárak formájában kell kiállíttatnia, azaz be kell mutatni minden áru fajra nézve egy egységes összeget tonna számra, a mely magában foglalja a használati, szállítási és mindennemű mellékdíjakat a bejöveti határtól a kimeneti határig.

»Ezen összes ár ugyan az lesz, mindazon tengeri kikötőre nézve is, a mely ugyanazon hálózathoz tartozik és ugyanazon partvidéken fekszik.«

A. 4. §. azt szabja meg, hogy minden ily árszabály a közönség tudomására juttatandó érvénybe lépte előtt. Az 5. §. pedig azt, hogy a miniszter föntartja magának a jogot: akár-mikor is megszűntetni ezt.

A mi a kiviteli árszabályokat illeti: a 6-dik §-ban felmentetnek az 1846-ki törvényes rendelet formalitásai s a cahier des chargesok azon rendelkezése alól, hogy az egyszer leszállított viteldíjak nem emeltethetnek fel egy év lefolyása előtt.

»7. §. A társaságok bemutatják földmivelés, kereskedelem és közmunka-miniszterünknek mindazon javaslatukat, a melyeknek céljok akár a kivitelre szánt árúk viteldíjának leszállítása, akár ezen szállítmányokra vonatkozólag az általános feltételek módosítás a.«

»8. §. A javaslatokban, melyekről itt szó van, benne kell foglaltatni a hálózat azon részeinek, a melyekre az árszabály alkalmazandó és az alkalmazási meghatározott időtartamnak.

Ezen időtartam semmi esetben sem lehet alacsonyabb három hónapnál.«

»9. §. Hogyha ezen javaslatoknál a földmivelés, kereskedelem és közmunka-minisztériumnál való beiktatásától számítva öt nap alatt, a miniszter nem jelentette ki ellenzését a társaságoknak, a javasolt árszabályok ideiglenes minőségben alkalmaztathatnak.

»Ezen árszabályok közvetlenül tudomására juttatandók a közönségnek az árszabályzatban megnevezett minden állomásnál kifüggesztett falragaszok által.«

»10. §. Mindannyiszor, valahányszor a jelen rendelet 8. §-ában kitűzött, legalább is három havi határidő után, a társaságok a saját maguk által leszállított kiviteli árszabályokat

felakarnák ismét emelni, kötelezve vannak illető cahier des chargesaik és az 1846. november 15-ki királyi rendelet minden határozványaihoz ragaszkodni.«

»11. §. Minden ily eset végén, mindegyik társaság be fog miniszterünknek mutatni egy általános táblázatot, a mely magába foglalja a hálózatán szállított árúk tonna számát, természetét, indulási és rendeltetési helyét, a melyek átviteli és kiviteli árszabályok mellett szállítottak, mint szintén azon tételeket és feltételeket, melyek mellett létesítették ezen szállítmányok.«

A végső 12. §. végre a minisztert bizza meg a jelen rendelet kivitelével.

Ezen rendelet életbeléptetése végett 1862. június 30-án az akkori földművelés, kereskedelem és közmunka-miniszter a vasuti társaságok igazgatóságaihoz egy körrendeletet bocsátott ki utasítás alakjában, a melyben kiemeltetik, hogy az átviteli árszabályok előbb miniszteri engedélyezés és megerősítés alá tartoznak; a kiviteli árszabályokra nézve pedig föntartatik, hogy ha 5 nap alatt nem jelenti ki a kormány véleményét, az árszabály csak ideiglenesen lép életbe, minden sérelme nélkül a későbbi helybenhagyásnak.

Továbbá megjegyeztetik, hogy visszaélés esetében a rendes eljárás tartandó meg; a jótétemény nem állván egészen a kivitelre, csak addig míg új javaslatról, vagy az előbbi létező árszabály leszállításáról van szó.

Még van egy további császári rendelet, 1864. aug. 1-ről, mely az 1861. ápril 26-iki rendeletet módosítja. Ennek azonban semmi elvi fontossága nincsen, miután csak azon csoportozatokat határozza meg, a melyek az ugyanazon hálózathoz eső kikötőkhöz szállításra nézve azon rendelet 3. szakaszában mondatnak ki.

Ezen rendeletekre a kezdeményezés az Estől jött, a mely fölötte kedvező helyzetben látván magát versenyezni azon forgalomra nézve, a mely Anglia, Belgium s Holland közt egyrésről, másrésről déli Németország, Svájc és felső Olaszország közt létezik. E társaság kért először általános szabadságot az átviteli árszabályokra nézve, a melynek eredménye a vasuti táncszó bizottság (comité consultatif des chemins de fer) és

az államtanács meghányása után az 1862-iki császári rendelet lett, a mely nem ad ugyan teljes szabadságot, mindazáltal lényegesen megadja a társaság kívánalmait.

Hogy azonban az Est számítása saját érdekeit illetőleg tökéletesen pontos volt: mutatja azon tény, hogy 1865-ben 10'504, 677; és 1866-ban 11'963,019 frank folyt be az átviteli szállításból, mint Jacqmin — épen a nevezett társaság forgalmi igazgatója — írja, melynek nagyobb része az Est pénztárába folyt, a mely azóta folytatja e verseny küzdelmet a Rajnával s a Rajnamenti vasutakkal.

Visszatérve ezen internacionál jellegű (noha helyesen jegyzi meg Lamé-fleury kitűnő gyűjteményében 363 lap, hogy e tarifák nem internacionálok, miután internacionál tariffa alatt egyszerűen két különböző ország területén fekvő vasutársaság közt kötött szerződésen alapult árszabály értetik) árszabályokról a valódi differential árszabályokra: azt találjuk, hogy az egyes társaságok részéről összeállított cahier des chargesok már régibb időtől fogva is tartalmaznak oly rendelkezéseket, a melyek határozottan bírnak a különbözeti árszabályok jellegével. Így az 1855. május 2-iki törvényhez függelék-képen csatolt cahier des charges 17. §, — a mely törvény a normandiai és breton vasutak egyesüléséről hozott, így szól:

»Sillé le Guillaumé és Fresnay közt a távolság a viteldijak szedésére nézve úgy az utasok, mint az árúk után, melyek az egész távolságot át futják e két pont közt, csupán felében számíttassék a valódi távolságnak. Ennek folytán az ezen vonalon futó szállítás viteldijai csupán felét fogják tenni az engedélyezett árszabályoknak.«

Egy későbbi szerződésben, a mely 1863. máj. 1-én kötött a földművelés, kereskedelem és közmunkaminiszter, más oldalról az Est, Midi, Ouest, Lyon és Méditerranée vasuti társaságok közt, s a mely június 11-én ugyanazon évben egy császári rendelet által is megerősített, a létező három osztályhoz egy negyedik osztály is tétetett, a melybe a kőszén, utépítési anyagok, vastartalmu ásványok tétettek, a melyekre nézve a belga rendszer szerint a távolság arányában leszálló árszabályok léptettek életbe, nevezetesen 0-tól 100 kilometerig, összesen 8 centime, azonban kikötve, hogy 5 franknál nagyobb

nem lehet az összes viteldíj; 101-től 300-ig 5 centime, a maximum viteldíj 12 frank lévén; 300 kilometren felül már csak 4 centime tonna és kilometre számra.

Ezen árszabályok a későbbi cahier des chargesokba beiktattattak, s azoknál mindenütt ily feltételek mellett létesítetett a negyedik osztály.

Azon állomásokra nézve, a melyek a két kedvezményezett állomás közé esnek, ilyen esetekben a nem nevezett állomások (stations non dénommées) záradéka iktattatik be rendszert, a mely így szól:

»Az utasok, vagy szállítók a jelen árszabályban meg nem nevezett egyik vagy másik állomásról, vagy állomásra, természetesen csak két megnevezett állomás között, ezen árszabály jótékonyágát élvezik, miután az egész távolságra fizetnek, az indulás helye előtt fekvő utolsó megnevezett állomástól a rendeltetés helyén tul eső első megnevezett állomásig, hogy ha az így beszámított viteldíj kedvezőbb az utasokra vagy szállítókra nézve, mint az általános árszabály viteldíja.«

Az eset tényleg ez:

Montaubantól Bayonneig ily különbözeti árszabály szerint a határozott viteldíj 20 frank. Ha ugyanazon utazó, ha Castel-Sairarinba megy, a mely meg nem nevezett állomás közelebb van Bayonnehoz, mint a megnevezett Montauban: fizetne az általános árszabály szerint 22 frank 65 centimeot, ténylegesen a különbözeti árszabály s a reá vonatkozó fentebbi záradék értelmében nem fizet többet 20 franknál. Természetesen hasonló az eset az árúknál is.

Természetesen a visszatérési jegyek, két-kirándulások és más e nemű gyakorlati alakjai a különbözeti árszabályoknak Franciaországban is gyakorlatban vannak, s a közönség nem is nyugtalankodik miattok.

Az árúkra vonatkozólag azonban, mint láttuk — a közönség távolról sem mutatkozott oly türelmesnek e tekintetben. 1843-tól 1846-ig, 1850-től 1866-ig a viták a fölött folyvást folytak a képviselő házban, a felső házban, az államtanácsban, a törvényhozó testben, a senatusban, a vasuti központi bizottságban (comission centrale des chemins de fer), a tanácskozó bizottságban, különböző bizottságokban, ugyszin-

tén a kereskedelmi kamrákban, gyűlésekben és a sajtókban egyaránt.

A kormány azonban rendesen mellette nyilatkozott. 1843-ban péld. Legrand, akkor államtitkár (sous-secretaire d'état) a közmunka miniszteriumban, a pairek kamrájában így szólt:

»A különbözeti viteldijak a szállítás minden műveletének alapjai; megtiltani azokat annyi volna, mint parallysalni az ipart, és én kijelentem, hogy ezek nélkül nem fognak találni önök társaságot, a mely magára vállalná vasutainknak üzletét.«

Természetesen áll ez, a mennyiben tudniillik ez által bátoríthat fel a társaság versenyzésre a fogyasztástól különböző távolságokra fekvő termelő vidékeket.

1863-ban a senatusban Rouher azt mondta:

»Mely meggyőződéseim szerint, a különbözeti árszabály igazságos is, és megfelelő a valódi nemzetgazdasági érdekeknek. A nemzetközi versenyben felállítani akarni egy arányos árszabályt, ez annyit tenne, mint minden nemzetgazdasági országos érdekeinkkel és a legszorosabb és a leghelyesebb igazsággal ellentétesen járni el. . . . De míg a társaságok birtokosai árszabályaiknak (ezen tulajdon nekik azon munkák árában engedtetett, a melyeket tettek) nem fogadják el soha ezen feltételt: a különbözeti árszabályok elnyomását.«

1864. máj. 27-én pedig a törvényhozó testben Franqueville szólt így:

»A tariffakérdés, mely önök előtt van, 7 frc 80 a szén után a Nord vasuton, átviteli tariffa, azonban mindezen kérdés a különbözeti árszabályokéba olvad fel, ez árszabályokéba, melyek sohasem fogadtatnak el teljesen, a melyek ellen mindig támadnak felszólalások, és a melyek a gyakorlatban gyakran adnak számos panaszra alkalmat. Igaz, hogy a különbözeti árszabályok alkalmazása, mint minden dologé a világon, a mérték dolga. Ha visszaélünk vele, elfogadhatlan eredményekre jutunk; de ha okosan, méltányosan használjuk, meg vagyok győződve, és mindenki, a ki kereskedelmi kérdésekkel foglalkozik, meg van győződve, hogy a tariffák e rendszere képes egyedül megadni a vasutaknak mindazon eredményt, melyet jogosan várhatni tőlök, tudniillik tágitani egyszerre a terme-

lés és a fogyasztás körét, eszközölni, hogy a termények ne gátoltassanak áthághatlan gátul a szállítási költségek által és adni így óriási előnyöket az országnak.»

Még a törvényszékek ítéleteit kell figyelembe vennünk, a mennyiben ez irányban általános elveket mondanak ki.

Az orleans társaság ellen 1856 oct. 8.

»Nem lehet megengedni, hogy a törvényhozó a vasutaknak a szállítási monopolhoz oly jogokat akart volna az árszabály mellé adni, mint a minőket a társaság akar gyakorolni. Hasonló jog nem egyeztethető meg sem az igazsággal, sem a kereskedelmi szabadsággal; mert az önkényileg felállított különbözeti viteldijak segítségével ugyanazon árúk szállítói közt minden szabadversenyt és azon természetes előnyöket megsemmisítő egyenlőtleniséget létesít, a mit a földirati helyzet biztosít az illető különböző kereskedő városoknak.»

»Az engedélyezési törvény feláldozván az egyenlőség elvét, a jog és szükség elvét, a monopoliummal szemben kötelezi a társaságokat, hogy a viteldijakat különböztetés és minden kedvezés nélkül szedje.»

»Ezen szelleme az igazságnak uralja a vasuti törvényhozást. Átmegy még azon kötelezettségre is, hogy tonna és kilometer számra kell szedni, és annak megtiltására is, hogy közvetve vagy közvetlenül a szállítási vállalkozókkal ne kössenek oly szerződéseket, a melyeket ne adnának meg az ugyanazon vonalat használó minden vállalatnak. Ennek folytán a rendeletek, a melyek megengedik a társaságnak módosítani árszabályait, alkalmazásokban az egyenlőség ezen szelleme és vezér-elve szerint magyarázandók és ítélendők meg.

»Valóban a különbözeti-viteldijszedés, melyről szó van az ügyben, nyilvánvalólag megsérti a törvény által szándékoltt egyenlőséget. A társaság által hivatolt árszabály tehát visszaélő és törvénytelen.»

Ugyanazon társaság ellen hozatott 1857 april 28-án a következő ítélet, de ez már nem, mint az előbbi, a kereskedelmi törvényszéken, hanem a rendes bíróság által.

»Hasztalan ellenzi a kérelmező, hogy a különbözeti árszabály visszaélő és törvénytelen, ha a rendelkezések nem

alkalmaztattak mindenkire különbségtétel és kedvezés nélkül. Nem tartozik a birói hatáskörhöz az illetékes hatóság által megerősített árszabályt késleltetni, vagy módosítani. Ha talál abban oly természetű rendelkezésekre, a melyek a kereskedelem érdekeit veszélyeztetik és lehetetlenné tesznek, mint említik, minden versenyt egy város kereskedői és más helység kereskedői közt: úgy az a felsőbb közigazgatás feladata, a mely ezen jogoknak éber őre, hogy az ily panaszok hozzá, és ne a törvényszékhez intéztessenek.«

»Ebből az következik, hogy a törvényszék, egy kellőleg megerősített árszabályt látván maga előtt, a mely különös esetekről szól, nem értelmezhetette annak általános alkalmazását a nélkül, hogy közigazgatási dolgok körébe ne avatkozzék, a mi neki formasierüleg el van tiltva.«

»A társaság nem tett mást, mint élt egy jogával, a mi neki cahier des chargesa szerint engedélyezve volt, a felsőbb közigazgatás ellenőrzése és felügyelete alatt, és ennél fogva nem tétethetik ki kártalanítási keresetnek azért, hogy tette azt, a mit a törvény neki megengedett.«

A legfelsőbb és semmitő törvényszék (cour de cassation) 1859 június 8-án megerősíté ez ítéletet. — A némely cahier de chargesokban foglalt ezen rendelkezés:

»Felállítható a miniszter által helyben hagyott egy oly leszállított árszabály, mely érvényes legyen mindazon kereskedőre nézve, a kik hosszabb határidővel is megelégesznek, mint a fentebb megnevezett határidők a kis gyorsaságra« — az árszabályoknak azon osztályára adott alkalmat, a melyet Lamé-Fleury elég szabatos megkülönböztetéssel a többi nemű árszabályoktól különös árszabálynak nevez.

Ezen különös árszabály azonban lényegileg oly különös feltételek mellett adatván meg, mint a minő a fentebbi záradékban kitétetett, vagy más ehhez hasonló feltétel mellett, lényegesen különbözik a különbözeti árszabálytól; ámbár nem lesz felesleges itt is megjegyeznünk, hogy Belgiumban például a különös árszabály (tarif special) neve alatt igen gyakran valóságos különbözeti árszabályokat értenek, a mi aztán igen sok zavarra adott alkalmat ez utolsók körül felforgó vitákban.

Jacqmin kitűnő műve szerint a különbözőzeti árszabályok kérdése már annyira tul élt kérdés Franciaországban, hogy ma már nem ajánlaná senkisé az egyenlő kilometrikus alapot.

A differential-tariffáknak azon faja azonban, a mely a kedvezményes helyek közt eső helyeket sújtja, — a stations non denommées — záradék még nem igen van eldöntve.

A Páristól Rouen, Havre és Dieppenek vezető társaság a verseny miatt kénytelen volt Havre és Páris közt fölötté alacsony árszabályokat léptetni életbe; miután azonban Havre és Nantes közt nem volt ok semmi versenytől sem félni: ezen két pont között nem szállították le tariffáikat elannyira, hogy a Havreből Párisba küldött árúk sokkal magasabb viteldíji kedvezményben részesülvén, Párisból olcsóbb lett Havreba szállítani, semmint Nantesből. Azon gyakorlatnak, hogy a nantesi javak, költségkimelés szempontjából Havreből előbb Párisba szállítottak s csak onnan újra vissza Nantesbe, véget vetett ugyan a fentidézett záradék: azonban az egyenlő viteldíj-szedés is oly igazságtalan, hogy fölötté sok panaszra ad alkalmat.

Általában a panaszok legnagyobb része a különbözőzeti árszabályok ellen a francia törvénykezésben azon fordult meg, hogy az sérti-e az egyenlőséget, melyet a törvény itt is, mint Angliában megkövetel — vagy nem? Mindaddig, míg fel nem állítottott Daru gróf fentidézett megjegyzése által azon elv, hogy ily dolgokban az absolut egyenlőség vak, melyet az 1850-diki enquetebe Simous ugy formulázott, hogy csupán a viszonylagos egyenlőséget kell ily dolgokban keresni, mert az általános egyenlőség kereskedelmi dolgokban teljes képtelenség, addig a törvényszékek az egyenlőség megsértése miatt ellene nyilatkoztak, azóta pedig mellette.

Csak pár döntvényt idézünk még. Így a Cour Suprême kimondta, hogy a különös helybenhagyott tariffákhoz két meghatározott hely közt is csak azon szállítóknak van joguk, a kik ugyanazon megszabott utat követik. (Guérindon, c. Orleans; 19. jan. 8. 1858. Bayret c. Lyon, 1859. april 12. Leclerc-Fleureau c. Orleans 1859. jun. 8). Így a semmitőszék kimondta, hogy a cahier des chargesok »nem tiltják el a kü-

lönös szerződéseket, mint az egyenlőség elvével ellenkezőket a viteldijak szedésénél, az egyenlőség sértetlen maradván, ha minden szállító megnyerheti ugyanazon előnyt ugyanazon feltételek mellett» (Muiron c. Nord 1858. febr. 22.) Sőt az is kimondatott, hogy »a közigazgatósági hatóság nem oldhatja fel a különös szerződés előnyeiben részesülni ohajtókat azon feltételek teljesítése alól, a melyekben kereste a társaság az általa hozott áldozatok megtérítését.« A Cour de Paris ezt még azokra is kiterjesztette, a kik nem határozott mennyiségű szállítást, de összes szállításokat ígérve a vasutaknak, nyertek különös szerződéseket. (Vasse c. Ouest, 1857. decz. 28.) Hasonlót ítelt ugyanazon törvényszék 1861. aug. 6-kán (Nixerolles c. Lyon)-ügyben, már elébb felállítván a vezér-elvet, hogy »a látszólagos egyenlőtlenség orvoslása ellen eleendő orvosszer van a közigazgatási hatóság beegyeledésében, ezt illetvén különböző viszonyaiban a felügyelet az ország közérdeke fölött.«

Ezekben végezve az ismertetést : még néhány ide vágó kérdésre kell kitérnünk.

A mi első sorban az átkönyvelési rendszert illeti: arra nézve a társaságok között egyezmények állanak fön, a melyek rendszerint eszközül használatnak arra is, hogy a versenyt egymás közül kiküszöböljék. Erre nézve sokat tesz az, hogy a kormány és szokás által egyformán el van fogadva az, hogy ily esetben a rövidebb távolság vétessék alapul, a mely, — mint a fentebb idézett egy záradékból is kitetszik, — a differentióltariffák egy különös nemét létesíti. Egyébiránt a vonalak annyira szétágazóan és terv szerint vannak építve, miszerint fölötte ritkán kerül sor arra, hogy két fontos hely közt egyenlő, vagy közel egyenlő hosszúságú két összeköttetés legyen. A hol pedig van : ott a kormány a maga fentartott veto-jogánál fogva könnyen ellenőrizheti a hosszabb vonal társaságát, hogy ne licitálja tul a rövidebb vonalat. Így például Franciaország déli részéből két vonal vezet Párishoz, a mely két vonal könnyen lehetne versenyvonal; egyik a Midi és a Páris-Lyon-Méditerranée; a másik pedig a Midi és Orleans vonal, hanem tényleg az üzlet meg van osztva olyformán,

hogy a Páristól számított Midi keleti és nyugoti állomásaira szedett viteldíjak az egyik vagy másik iránynak esnek.

Hogy a társaságok nem nagyon szeretik azonban a kormány befolyását gyarapítani: mutatja egy tény. A párisi kör vasut (Chemin de fer de Ceinture de Paris) közös a vasut-társaságokkal, s a felmerülő esetekben, a melyekre nézve a társaságok meg nem egyeznek, a kormány dönt. 31 esetből azonban, mely két év alatt merült fel, a társulatok jobbnak látták 28 esetben választott bizottságok által döntenet el a kérdést, s csak 3 esetben került az ügy eldöntés végett a központi vasuti bizottsághoz.

Ezen központi vasuti bizottság szervezését, mit már fentebb is említettünk, — annál is inkább megérdemli pár szóban megösmerni, mert az összes vasuti politika kezén fordul meg, s így a differentiantariffák ügyei is.

1835-ig — szól azon jelentés, mit a francia közmunka-miniszterium 1866-ban adott ki (Note sur l'organisation du service de contrôle des chemins de fer) csupán a St. Etienne et Denaini vasutak lévén forgalomban, a felügyelet a Prefetek hatósága alatt az Ingenieurs des Mines vagy az Ingenieurs des Ponts et Chaussées által gyakoroltatott.

1835-től 1843-ig két mérnök bizatott meg, egyik az üzlet, másik az építés vezetésével.

1843-ban a roueni és orleansi pályák megnyitása után a mi az árszabályokat illeti: azok a rendőrfőnökségnél (a la Prefecture de police) dolgoztattak ki és a felsőbb közigazgatás által hagyattak helybe. 1844-ben a pályákra is rendeltettek ki felügyelők.

1845. július 15-én a törvény királyi biztosokat rendel, a kik felügyeljenek az árszabályok megtartására és a forgalomra általában, különösen figyelemmel kísérve a szerződéseket s statistikai czélokot is.

1848-ban ezen kir. biztosok megszüntetettek, helyettök azonban a törvényhozás bennünket érdeklőleg — ugyanazon jogkörrel — felügyelőket létesített, különösen figyelmeztetvén az árszabályi kérdésekre, a viteldíjakra és a mellék költségekre.

Az 1850-ki február 27-diki törvény és az ugyanazon évi apr. 11-ki miniszteri rendelet és felügyeletet nagyjából ben-

nünket érdeklőleg szintén ezen alapon szabályozta, a felügyelők hivatalos címét »Inspecteurs de l'exploitation commerciale«-re változtatván át, részben megkülönböztetéstül a műszaki felügyelőktől.

Még nevezetes változást szenvedett ezen szolgálat 1868. február 15-kén egy hivatalos rendelet által, a mely szerint az ellenőrzés az »Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ou des Mines« alá rendeltetett. Azonban ezen ellenőrzés majdnem kizárólag műszaki tekintetben értendő.

Ezen személyzettől függetlenül vannak még a vasutak általános felügyelői (Inspecteurs généraux des chemins de fer), a kik a vasuti tanácskozó bizottságnak (Comité consultatif des chemins de fer) tagjai, és a kik képezik azon állandó bizottságot, a mely meg van bízva mindazon kérdéssel, a mi a vasutak üzletét és pénzügyi helyzetét illeti. Ilyen általános felügyelő van 7, kik egymás közt rendszeren felszokták osztani az összes francia hálózatot.

Felsőbb fokban ezek fölött csupán a központi bizottság (Commission centrale des chemins de fer) áll, a mely 20 tagból áll, s melyhez a fontosabb vasuti ügyek terjesztetnek fel.

Ez a közmunkaminiszter elnökle, s a köz és vasutak főigazgatójának (Directeur général des Ponts et Chaussées et des chemins de fer) alelnökle alatt áll. Tagjai: 3—3 küldött a had- és pénzügyi; 1—1 a bel- és kereskedelmi miniszteriumtól; két felügyelő a közutak, egy a bányák részéről; azután a közutak és bányák nagy tanácsának titkárai, és a vasuti főfelügyelők.

Azonban a bizottság már sokkal inkább a vasuti törvényhozás előkészítése, semmint az egyes konkrét esetek meghatározására való, s mint szerkezete is mutatja: az árszabály kérdésére nézve inkább csak névleges hatóság. — Hogy mennyire képtelen azonban még a francia legszigorubb rendszer is megakadályozni azt, hogy a vasutársaságok ki ne zsákmányolják monopolistikus állásukat a differentialtariffákra nézve is: nem lehet érdekesebb adatgyűjtemény, mint a Sullivan úr által közlöttek (50. l.).

»A francia vonalak közt leginkább használták a kü-

lönbözeti árszabályokat Páris és Méditerranée és a Páris és bordeauxi vonalak. Ez utóbbin $3\frac{1}{2}$ centimért szállított a szén, tonna és mértföld számra. A másikon pedig Párisba szállított a vászon 577 kilometer távolságra $2\frac{1}{10}$ centimért tonna számra. Egy másik vonalon (Páris és Méditerranée) Charentontól Auxerre, ugyanazon czikk tonna és kilometre számra $12\frac{3}{10}$ centimért szállított. Itt 171 kilométer távolságra. « És számos ily esetet hoz fel a jelentés annak igazolására, hogy az eltérések a maximumon belől oly nagyok, a milyeneket — mint ő mondja — »minden tulságos felüglelet nélkül is el lehetne érni.«

Azonban maguk a társaságok sem titkolják, hogy ugy tesznek. A negyedévente hivatalosan megjelenő »Recueil General des Tarifs des Chemins de fer« például 1866-ban hozta a keleti vasut szabályzatait, a melyek azonban fölötte hasonlitanak egymáshoz a többi vasutakon is.

»Ezen szabályzat B. pontjában (Petite vitesse I. fejezet II. részén) az árúk szállításánál például így nyilatkozik a társaság:

A kis gyorsasággal szállítandó árúk szállításaért fizetendő viteldijak tonna és kilometer számra így vannak megállapítva: első osztály 16, — második osztály 14, — harmadik osztály 10, — negyedik osztály 8, 7 vagy 6 centime — ez utóbbi a távolság szerint, tudniillik: 8 centime 200 és kevesebb kilometer távolságra, 7 centime 201-től 300 kilometer 16 frank minimummal tonna számra, bele nem értve a kezelési (fel- és lerakodási) költségeket: 6 centime 301 kilometer, és nagyobb távolságra, 21 frank minimum díjjal tonna számra bele értve a kezelési költségeket.

»Ötödik osztály: 8, 5 vagy 4 centime tonna és kilometer számra, a távolság szerint, tudniillik 8 centime 100 és kevesebb kilométerre, a viteldij nem haladhat túl 5 frankot tonna számra, kizárva a kezelési költségeket, 5 centime 101-től 300 kilométernyi távolságra; a viteldij felül nem multhatván 12 frankot tonna számra, a kezelési költségek nélkül; 4 c., 300 kilométeren felül eső távolságra a kezelési költségek nélkül.«

Ezek eléggé mutatják az irányt, a mi a társulatok által elfogadtatott.

Azonban magában a vasutak törvényhozási és szabályrendeleti szótárában, a mely magában foglalja az érvényben levő hivatalos okmányok kivonatát, és a főbb utasításokat gyakorlatilag a vasutak építése, fentartása, rendőrsége és üzletéről (*Dictionnaire législatif et réglementaire des Chemins de fer Contenant les Résumé des Documents Officiels en vigueur, et les principaux Renseignements pratiques sur l'Établissement, l'Entretien, la Police et l'Exploitation des Voies ferrées*) alig van említve oly különös ága az árszabályzatoknak, a mely egyik vagy másik vasutra ne volna alkalmazható.

Megvallja maga e mű is (228 l), hogy teljes lehetetlenség minden nemű alakulásokra kiterjeszkedni.

»Igy az ugynevezett kivételes tariffákra nézve azon különös egyezményeken kívül, a melyeket maguk a különböző vasuti társaságok kötnek a miniszter helybenhagyása mellett egymással, fa és vas szállításra nézve a *cahier des charges*-ban megállapított viteldíjak nem alkalmaztatnak a következő tárgyakra, a melyeknek szállítására nézve a hatóságok fentartották maguknak a jogot évente szabályozni a viteldíjakat.«

Következik egy rakás kivétel.

Ugyanez áll a mellékdíjakra nézve, ugyszintén a kapcsolatos árszabályoknál, a melyek majdnem kivétel nélkül a különbözőzeti árszabályok természetével birnak. Mindezen esetekben az egyedüli menedék a felsőbb hatóság, a hova minden ily természetű ügyek megerősítés végett, s még mielőtt hatályba lépnének, — beküldendőek.

A dolog természeténél fogva minden különálló eset különös figyelmet is érdemel, — és feltétel nélkül az oly pályákon, a melyeknek összeköttetése sokkal szorosabb, érdekeik sokkal inkább egymáshoz fűzvék, mintsem egymás ellen támasztának versenyt; — a hol tehát más szavakkal fejezve ki, vagy vízi közlekedés megsemmisítettése czéloztatik, vagy pedig oly czélok, a melyek szorosan véve nincsenek is a vasuttársaságnak, mint olyannak, hatás körében.

Még az osztályozásról kell szólanunk valamit. Az osztályozás, a mennyire tudniillik lehetséges, teljes, de nem ugyanazonos. A »*Classification générale des Marchandises*« betü-

rendben foglalja magában mindazon árúkat, a melyekre az osztályozás kiterjed és a melyek semmi különös árszabály alá nem esnek. Azon lehetetlenség miatt, minden árút felvenni és különösen a kivételeket engedélyező rendeletek nem egészen szabatos szövegezésénél fogva igen sokszor meg esik, hogy a vasutársaság, — melynek tartatik fön bírósági döntvényig (nevezetes azon döntvény, mely a fölött intézkedik: vajjon a *choux-fleurs choux-e?*) a határozathozatal, — itt is, és pedig legtöbb esetben saját hasznukra magasabb árszabályba soroznak, mint kellene. Egyébiránt az eltérések lehetőleg megszűnnek az egyes távolságok közt, különösen a társaságok közös tariffái folytán, a melyek 1865. végén Jacqumin számításai szerint voltak a Nordnál 68; az Estnél 98; az Ouestnél 55, az Orleansnál 76; a Lyonnál 105, a Midinél 30; összesen tehát 402 tariffa; a mihez járultak még a külföldi vasutakkal kötött egyezségek, melyeknek száma ugyanakkor következő volt: az Estnél 65; a Nordnál 19; az Ouestnél 18; az Orleansnál 9; a Lyonnál 14; a Midinél 26; együtt 131 tariffa. Ezen együtt 533 tariffában nagyobbára egy osztályozás fogadtatott el a fentebb már említett 4 osztály és 1463 cikk alapján; s általában el lehet mondani, hogy az egyes társulatok közt kötött egyezségek alkalmával rendesen tekintetbe vétetik az ily eltérés, s a közösen alkotott különbözeti árszabályok rendesen ezek figyelembe vételével állapítatnak meg, úgy, hogy Franciaországban, legalább szabályszerűleg nem jön elő a classificatiókból származó azon sok zavar, a mi Angliában és Németországban oly sok panaszra ad okot.

A végállomási díjak tekintetében szintén foglaltatnak a fentebbi műben nagy számú rendeletek, a melyektől azonban annyiival is inkább eltekinthetünk, mert csupán magyarázatát képezik azon vezérelveknek, a melyek az 1846-ki rendeletben s az illető társulatok *cahier des charges*aiban foglaltatnak, s a melyeket idéztünk annyira, a mennyire a különbözeti árszabályokra viszonyulnak, vagy azokra hatást gyakorolnak.

A francia írók azon csoportja, a melyik a különbözeti viteldíjak fenntartását óhatja, különösen szeret utalni azon

körülményre, miszerint a különbözeti viteldij a szállítás minden neménél mindig alkalmazásban állott. Így a Saôneon Chalon és Lyon közt a Mâconba küldött portéka annyit fizetett mint a Lyonba szállított. A Rhonen, Lyon és Avignon közt Valence, Vienne vagy Givonig épen annyit fizettek, mint Avignonig, pedig Lyontól Givonig 21 kilometer, Avignon-ig pedig 230 kilometer. Hasonló áll még nagyobb mértékben a tengeri hajózásról. Havreból Bordeauxba 20 frank, Marseillig legfeljebb 25; Bordeauxból Dunkerquebe ugyanannyi, mint Brestbe; Liverpoolból olcsóbb Konstantinápolyba, mint Nápolyba. Midőn a Messageries Marseillebe ugyanazon árért szállított kelmét, mint Londonba, Sanghaiból, kikeltek ellene, felhozván, hogy a nemzeti érdekeknek nem szolgál: holott választása csak a közt volt, vagy nem hozni el a chinai portékát Londonba, vagy legalább is oly olcsón hozni el, mint az angol hajók. Hasonló áll a postáknál is. Kinek jutna eszébe panaszkodni azon, hogy Párizsba Versaillesből annyit fizet a levél, vagy távirat, mint Marseilleből stb? . . .

Végül ide tartozónak véljük, megemlíteni, hogy a francia írók általában differentiáltariffa alatt értik azokat, a melyek nem a távolság arányában emelkednek, mint fentebb már érintettük; s hogy 1863-ban a senatushoz intézett kérvények tárgyalása alkalmával az előadó Malet következőleg fejezte ezt ki: »különbözeti az azon tariffák, a melyek változnak egy vasut különböző szakaszain, de nem a távolság arányához mért törvény szerint; vagyis a melyeknél egy két vagy három annyi szállításért kért ár nem kettőse vagy háromszorosa az egyszeri szállításért kívánt árnak.«

*

*

*

Kiegészítésül ezen adatokhoz kötelességünknek tartjuk fentebb tett ígéretünkhöz képest megismertetni a legújabb francia vasuti enquete muukálkodását ez irányban.

Mint említők: Leroyer 1871. decz. 14-iki beszédében a különbözeti, különös, közös, átmeneti és nemzetközi tariffák átvizsgálását is kívánta, s ezen ügy is az 1871. decz. 15-én kiküldött enquetehez utasított, a mely a jelen vasuti kizis mellett a vasuti üzlet egész általánosságának tanulmányo-

zására volt hivatva. Ez enquete eredetileg már 1870-ben ki volt küldve, de a háboru gátolta meg munkálkodását.

Az enquete, munkálatainak könnyebbitése végett három albizottságra szakadt. Ezek közül a második volt az, a mely a következő kérdésekkel foglalkozott: tariffák, áruosztályozás, személyzet, anyagszerkészlet, állomások, magán raktárak létesítése, a társulatok egymás közti viszonya stb., s a melynek jelentését 1874. márcz. 14-én terjesztette be Dietz-Monnin, mely jelentés az Assemblée által (no 2291) kinyomatni rendeltetett.

A questionnaire az Assemblée helybenhagyása mellett 22 kérdésben állapítottatott meg. A kereskedelmi kamrák, megyei tanácsok, prefetek, mairek, kereskedelmi és ipari testületek, hivatalos közegek s magánosok nagy számmal adtak felvilágosító feleleteket, a melyeknek egy része már a jelentésben feldolgoztatott, másik része pedig egy további — pótlólagos — enquete feldolgozásának hagyatott fön.

A második kérdés mindjárt így szól:

»Mily eredmények jöttek létre az önök vidékén a különös, különbözeti, közös, kiviteli és nemzetközi tariffák által? Vannak-e anomaliák és ellentétek a jelenleg érvényben levő differentiál-tariffák között? Vannak-e egyenlőtlenségek, a melyek így teremtettek a különböző vidékek termelői és fogyasztói között?«

A válaszban a bizottság hangsúlyozván a társaságok jelen jogkörét, a mely szerint teljes szabadságuk van az engedélyokmányban meghatározott maximumok alatt mozogni, a következő három kikötött feltétel megtartása mellett:

1. hogy minden változás egy hóval előre közhírré teendő;
2. hogy az egyszer leszállított tariffák csak bizonyos előre meghatározott időszak letelte után emeltethetnek fel ujra;
3. hogy helybenhagyandók a változtatások a közigazgatás által, — természetesnek találja, miszerint a társaságok éltek e jogkörrel, s felállították a tariffákat, még pedig majd különös, majd különbözeti, közös, majd kiviteli és nemzetközi alakban.

A mi a különös tariffákat illeti: azok az oly tariffák, melyek alacsonyabb árszabályokat biztosítanak a rendesnél azon szállítók részére, a kik bizonyos feltételeknek alávetik

magukat, a cahier des charges 50. §-a szerint, mely azt mondja, hogy »létesíthető a miniszter által helybenhagyatva egy tarifa minden oly szállító részére, a ki elfogad a kis gyorsaságra meghatározott határidőknél hosszabb szállítási időt is.« A társaságok adtak ezen felül a gyakorlat szerint más feltételek mellett is ily különös tariffákat. Ily feltételek voltak :

1. Hogy ha a szállítás nem történik egy meghatározott mennyiség alatt, vagy ha legalább e mennyiségért fizet a szállító. E mennyiség 3—10,000 kilogrammig váltakozik.

2. Sérülés, vagy kár esetében lemond a szállító minden viszkeresetről.

3. A hol két meghatározott s különös tariffával bíró végpont közt a szállító azon tariffával akar élni, mely a két végpontra van érvényben.

A mi a differentiál-tariffákat illeti: ezek alatt a bizottság mindazon tariffát érti, a melyek eltérést mutatnak fel egymás közt, már akár a szedett díjak, akár a díjszedés mellék körülményeinél. Emlékeztet Malet 1863-iki meghatározására mely szerint »a differentiál-tariffák azok, a melyek a vasut különböző szakaszain változók és nem a távolság arányának törvénye szerint; a melyeknél kétszer, vagy háromszor oly nagy szállításért nem kívántatik az egyszerű távolság árának kétszerese vagy háromszorosa.«

A régi szállítási vállalatok, posták, kocsik stb. használták ez elvet. Sokszor megtámadták, de az ipar és a fogyasztó nagy előnyére fönmaradt az. Leszámítva azon egyenlőtlen-ségeket, a melyeket okoztak e tariffák a különböző vidékek termelői és fogyasztói közt, ezen tariffák nagy előnyökkel jártak. A tanúk közül csak Sarthe érdekeltsége van ellene elvileg. Nagyobb része azonban vádolja a társaságokat, miszerint e tariffákat csak a folyami hajózás elnyomására használják fel. A havrei kereskedelmi kamara 1872. évi jelentése (531. lap) idéz esetet, a hol a Midi társaság a Garonne-csatornát megszerezvén, felemelte ott a neki alkalmatlan alacsony viteldíjakat oly magasra, hogy most már a vasuti szállítás még olcsóbb is valamivel, a mellett a csatorna rosz karban tartatik.

A mansi kereskedelmi kamara idézi a szállítást Mans-tól La Rocheig, a hol 22 fr. 10 centimeba kerül a szállítás

egyenesen. Megszaggatva pedig 3 részre csak 17 fr. 70 centimeba, miután a távolság két részén vízi közlekedés van, a melylyel versenyezni kell a vasutnak, míg az egész vonalat véve, kétség kívül van monopoliuma.

Az északi és nyugati kikötő városok panaszkodnak, hogy a köztök főnállott hajói közlekedést majdnem teljesen semmivé tette a vasutak versenye, a mely azonban rögtön felemeli ujjalag tariffáit, mihelyt megszűnt a rendes hajóközlekedés.

A bizottság vizsgálja aztán egyenként a vasuthálózatokat e tekintetben.

A nyugati hálózatra nézve a Havre kereskedelmét védő társaság kárhoztatja, hogy a vasutak e kérdésben csak saját érdekeket tekintik. A hol a verseny megszűnik: ott a tariffák túl magasak. Így Havretől Saint Maloig a tengeri verseny nyomása alatt a kávé tonna és kilometer számra 4 centimeot fizet; Rouentől Amiensig, hol nincs verseny, 13, centimeot. Hasonló eljárásról panaszkodnak a többi érdekeltek is. A hal Bresttől Párisig 623 kilometerre fizet 110 frankot tonnánként; Quimpertől Párisig 619 kilometerre 134 frank 20 centimeot, vagyis a 4 kilometerrel közelebb fekvő hely 24 frank 20 centimemal többet fizet. Hasonló visszaélésekről ad értesítést a rochellei, cherbourgi kereskedelmi kamara. Ez utóbbi ellenkezőnek tartja a méltányossággal, hogy némely kereskedelmi piac előnyben részesüljön a többi fölött, és a távolság arányában emelkedő viteldijakat kíván, míg most megfordítva áll gyakran a dolog.

Az Orleans hálózaton is a mansi kereskedelmi kamara hasonló helyzetet konstatál. Angertől Bordeauxig 454 kilometer fizet 34 frankot, Manstól Bordeauxig 436 kilometer 37½ frankot, tehát a 26 kilometerrel rövidebb vonal 3½ frankkal többet. Így a bor tonnája 37 frankot fizet Albitól Mansig és Rocheforttól Párisig egyaránt; pedig az első 736, az utolsó 473 kilometer, egyformán 12 frankot Nantestől Quimperig és St. Sulpicetől Bordeauxig, pedig az első 255, a második 418 kilometer. Sőt a kőszénnél a rochellei kereskedelmi kamara konstatálja, Tourstól St. Nazaireig 257 kilometerre csak 8 frankot fizet a kőszén, míg ugyanoda Cholet-től 8 frank 85 centimeot, jöllehet ez utóbbi félannyi távol-

ságra sincs St. Nazairetől, mint az előbbi, t. i. csak 128 kilométerre.

A Midi hasonló panaszokra ad okot. A toulousei kereskedelmi kamra említi, hogy Cette és Bordeaux közt 476 kilométerre 21 frankos tariffa van, míg a köztök eső Toulouse mindkét irányban mintegy $\frac{1}{3}$ -dal többet fizet stb.

A Paris-Lyon-Méditerranée ellen is sok panasz van. A beaune-i kereskedelmi kamara azt érti, ha egy társaság saját vidékét kedvezményezi egy más társaság vidéke ellen, de hogy ugyanazon társaság különbséget tegyen saját vidékei közt: az rendkívüli hatalom. A lyoni kereskedelmi kamara is panaszkodik, hogy míg ők tonna és kilométer számra 0.08 c. fizetik a szénét, Marseille csak 0.0₃₄-et fizet. Hasonló panaszok a viennei kamarától, a mely azt kívánja, hogy a differenciál-tariffák előnyei is az átfutott távolsághoz arányuljanak. A Marseille kereskedelmét és iparát védő társaság panaszkodik különösen az ellen, hogy Marseille forgalma a felső olasz kikötők érdekeinek van feláldozva.

Az Est hálózatán Epervény különösen a meg nem neveztet állomások hátránya miatt panaszkodik. — Hasonlóul Troyes és Nancy.

A Nord hálózatán Boulogne azt veszi ros néven, hogy az ő tariffái Páris felé ugyanazonosak Calais és Dunkerque-el ezek nagyobb távolsága mellett is, míg Lille felé az ő tariffái magasabbak. Évről-évre hasztalan ismétlik panaszait. A carvini kőszéntársulat lehetetlennek tartja különös előnyök nélkül az olcsó tariffákat élvező belga kőszénnel a versenyt. Charleroi-ból Ronbaixig fizet a belga kőszén 4.3 frankot 136 kilométerre, míg a francia kőszén 40 kilométerre mehet csak ugyanazon ár mellett. A párisi kereskedelmi kamara azon panaszkodik főleg, hogy az egész differenciál-tariffa ügy csupán a verseny legyőzésére szolgál a vasutaknál. E miatt rettenetes a visszaélés a távolságokra. A cukor egyformán 13 $\frac{1}{2}$ frankot fizet Párisból Nogentba 110 kilométerre és Reimsbe, 171 kilométerre; sőt a bor Port-Vendresből Cethebe 15 frankot fizet, míg ugyanott visszafelé csak 7 $\frac{3}{4}$ frankot. Csak ott és akkor szállítják le a viteldijakat, a hol és a mikor verseny van.

A közös tariffákat, vagyis azokat, a melyeket akár fix, akár kilometrikus, akár differentiál alapon két vagy több társaság együttesen ad ki, szintén ezen vád terheli. Megszüntetik ezek a cherbourgi kereskedelmi kamara szerint a parti hajózást; tesznek a roueni kamara szerint sok igaztalanságot (péld. Bordeauxtól Trappesig 625 kilométerre 49 frank, míg ugyancsak Bordeauxtól Brestig 857 kilométerre csak 28 $\frac{1}{2}$ frank stb.) mindazon hátrányok és előnyökkel, a melyek a differentiál-tariffák természetében fekszenek. Marseille szerint e közös tariffák legtöbbször eltérítési tariffák — tarif de détournement, — a melyeknek czéljuk némely vonalnak mesterséges emelése.

Az átviteli és kiviteli nemzetközi tariffák természetét az 1862-iki császári rendelet szabályozza, mely ezen tariffákat kivette a külfölddel való sikeresebb verseny czéljából a közönséges tariffa változtatási formalitások betöltésének kötelezettsége alól.

A Havre kereskedelmi érdekeit védő társaság nagy figyelmet szentelt e kérdésnek. Tapasztalta, hogy a havrei forgalom nagy mértékben hanyatlott a hamburgi alacsony díjtételek miatt, melyek oda is, Brémába is jelentékenyen olcsóbbak, Svájczból és a rajnai tartományokból, mint Havrebe. Érdekes összeállítása konstatálja, hogy Havre hátrányára a tariffa-különbözetek 10–40%-ra is felemelkednek. Ezért e tariffákat nem megszüntetni, hanem még inkább kiterjeszteni kell. A párisi kereskedelmi kamara viszont azon tényt emeli ki, hogy e tariffák által a külföldi szállítás olcsóbb Párisba, mint a francia határszéli városokból. Így az angol szövet, így a lyoni vászon a londonival szemben. Hasonló nézetet fejt ki a közönséges kereskedelmi kamaráknak nagyobb része. Különösen élesen érzik ezt Algir felé, mely nem tekintetik külföldnek, a hova tehát nincs kiviteli tariffa, míg az angol termény oda Franciaországon a kedvezményezett átviteli tariffát élvezvén, 85 $\frac{1}{5}$ helyett csak 20 frankot fizet.

Ezen tariffát teljesen átnézetni akarja Marseille. A svájci és a német tariffák nagy mértékben ártanak Marseilének szerinte. Ezzel szemben a szállítás javítását óhajtó központi társaság (Société centrale pour l'amélioration des trans-

ports) határozottan óhajtja e tarifák kifejtését. Természetesnek tartja az átvitel hanyatlását, mert a vasutak csak magán érdekeiket követik és a kormány nem kényszeríti őket a nemzet nevében; Coene szintén e nézetben van, főleg a belga, holland és német tarifák versenye alatt. Az átmeneteli kereskedés fölötté fontos: Anglia példája kétségen kívül mutatja azt. Azt tehát támogatni kell.

A bizottság különösen panaszkodik a tarifák nagy tömege ellen. Nehéz azokat megérteni. Igaz, hogy a »Livret-Chaix« magában foglalja mindezt. De ez oly végtelen terjedelmű, hogy legtöbb ember nem járhat utána és folyton tájékozatlan marad.

Ezekben felel (9—73 l.) az enquete a föltett kérdésre.

A negyedik kérdés: »Melyek önök megjegyzései az általános tariffa jelen áruosztályozására?»

A bizottság kifejti a régi vezérelveket ez irányban, a melyek azonban igen természetesen megváltoztak akkor, a mikor a társaságok jogaikkal éltek a maximumok keretén belül. Ez teljesen felzavarta az eddigi egyöntetűséget. A 3, illetőleg az 1863-iki rendelet szerint 4 osztály helyett ma van a Nordon 6 osztály, ezenkívül egy külön a szén, kőszén és trágára; az Esten öt osztály; a Paris-Lyon-Mediterraneén 6 osztály; az Orleanon öt osztály; a Midin ugyanannyi; az Ouest sorozatokat különböztet meg (hatot) a négy osztályban. Ehhez járulnak aztán még a közös osztályozások, a melyek ismét különbözők.

A kihallgatott tanúknak tulnyomó nagy része természetesen szintén e véleményben van, s az egyszerűsítést sürgeti, számos visszaélést mutatva fel. A bizottság (73—88 l.) hivatkozik Amerika, Belgium példájára, hivatkozva továbbá az angol vasuti Clearing-House által elért eredményekre, szintén hathatósan ajánlja az osztályozás egyöntetűségét a francia vasutaknak, különösen azért is, mert (99—101 l.) a különböző osztályozások gyakran vezetnek helytelen díjszabásokra, a melyeknek mindig a szállító közönség adja meg az árát.

A hatodik kérdés: »Volna-e helye egyöntetű osztályozást kívánni a különböző társaságoktól, ez osztályozás alapjául az árúk értékét, terjedelmét s a szállítás mérvét véve?»

A kihallgatott tanúk egy része ellentétesnek mondja ezt a társaságok jogával. A nagyobb rész azonban helyesnek tartja az elvet (101—112. l.), különösen azért, mert az a tariffák egységesítésére is az első lépés. Mások ismét más tényezőket is tekintetbe vennének. Így a valenciennesi kereskedelmi kamara a kocsi rakományok átalánosítását sürgeti. A szállítás gyorsasága is nagy különbség, a fedél alatt tartás stb. Leghelyesebb volna, Larnande szerint az oly eljárás, a hol az árú ép úgy maga választhatná osztályát, mint az utas.

A hetedik kérdés: »Van-e helye követelni ugyanazon kilometrikus tariffát, a mely úgy alkalmaztatnék a különböző hálózatokra, mintha azok egymásnak egyszerű folytatásai lennének?»

E tekintetben (113—120. l.) tökéletes az eltérés a tanúk közt. 34 szakértő nagy hasznót vár attól, míg a többi nem. Különösen az átmeneti vasutak kellemetlen helyzetét emeli ki az utóbbi rész. A nagyobb rész azonban a reimsi, cherbourgi stb. kereskedelmi kamarával, Couthonnal stb. azon véleményen van, hogy e kilometrikus alapon felállított tarifa mellett figyelembe kellene venni az üzlet fontosságán, a pálya öbölzetes voltán, vagy más különös körülményen alapuló különös árszabályokat is, a melyeket sem a pályáknak, sem a szállítóknak nincs érdekében megváltoztatni. A viri mezőgazdasági egylet madártávlatból szeretné számítani a távolságokat, nehogy az üzlet fizessen a vasut görbe voltaért. A kereskedelmi szék az övtariffát javasolja, míg a Société de Statistique des Deux Sevrés a kilometrikus alapot teljesen igazoltnak tartja, azonban csupán maximum gyanánt, a melytől a társaságok ép úgy eltérhetnének különös körülmények közt mint a mostani maximál-tariffáktól.

Allier megye tanácsa, Godin-Lemier szerint e kényszerítés lehetetlen, míg nem az állam a vasutak birtokosa. Cahors lehetségesnek tartja, azonban csupán a cahier des charges által megjelölt rendkívüli esetben — túl magas gabna árak mellett — kényszerítését is. Máskülönben csak a díjtételek emelését hozná létre. Rouen, Cambrai, Havre stb. egyezően igaztalannak tartják a javaslatot, miután nemcsak az építési, hanem az emelkedések folytán az üzleti költségek is fölötte

különbözők. A természet ellen pedig igaztalanság volna szorítani a társaságokat egyenlőségre.

A kilencedik kérdés: »Lehetséges volna-e szervezni némely árucikkre nézve teljes kocsí, és esetleg teljes vonat rakományuszállításokat? Ésha igen: mily árucikkekre nézve?«

Kocsirakományokban a bizottság szerint már most is sok árú szállittatik. Így az Orleanson az egész negyedik sorozat. Így gyorsabban és háborítlanul megy az árú. A tanúk lehetségesnek is tartják a vas, öntött árú, szén, coax, ásvány, gránit, mészkő, kövezet, trágya, savany, pyrit, manganét, bőr, papír, fonál, vászon, gyapju, gyapjuszövet, fűszer, bor, sör, liszt, buza, gabna, burgonya, gyümölcs, állatokra stb. A mi azonban a vonat rakományokat illeti: kőszén, fa, bor és építő anyagon kívül nehezen lehetne azokat alkalmazásba venni, és a többség szerint akkor is csupán nagy forgalmú helyeken. A Gien, Indre et Loire, abbevillei kereskedelmi kamarák különösen ajánlják az elszász-lothringeni rendszer elfogadását, a mely szerintők különben is nagy pártolásban részesül Németországon. Kocsirakományok mellett lehetne bizonyos aránylagos leszállítást adni a díjakból.

A tizedik kérdés: »Némely raktározásra alkalmas termény nem volna-e szállítható leszállított árakon nyárbán, az őszer évenként előforduló torlódások kikerülése végett?«

E tekintetben a roannei kereskedelmi kamara (125—130. l.) fél a társaságok bureaukratikus szervezetétől; Coene az őszi torlódásokat természetesnek tartja; a morlaixi kereskedelmi kamara nem tartja az üzlet szempontjából kívánatosnak. Epernay más oldalról kívánatosnak tartja, mert ez által volna a vasutaknak nyáron is üzletök, s főleg a gyárak beszerzhetnék nyáron a kőszén, mely miatt őszer sok fönakadás van. A fa, czukor, kőszén, szappan, trágya, ásványok stb. mind ily tárgyakul szolgálhatnának. A Haut-Rhin szerint a nyári tariffa túlalacsonyysága csak arra szolgálna a társaságok kezei közt, hogy a hajózás versenyét megsemmisítsék. A lyoni kereskedelmi kamara szintén ajánlja a kísérletet, bár sikert nem sokat remél, főleg különösen Páris élelmezése és fűtő anyaggal ellátására nézve a Société centrale szerint csak nagy

menyiségű viteldíjkülönbözet felelne meg a célnak, miután ott a raktározás drága.

A bizottság mindamellett ajánlja ez elv fakultatív kimondását.

A következő kérdéseket, (130—193. l.) a melyek a szállítási idő, raktározás, indóházi épületek stb. kérdéseivel foglalkoznak, mint a melyek nincsenek összefüggésben a differenciálttariffák kérdésével, mellőzhetjük, s átmehetünk a

tizenhetedik kérdésre: »Melyek az önök észrevételei a közigazgatási felügyelő biztosok (Commissaires de Surveillance administrative) és az üzleti felügyelők (inspecteurs de l'exploitation commerciale) által teljesített szolgálatokra nézve?»

Ezek »ügyelnek fel a közigazgatási rendeletek végrehajtására, a biztosok úgy a műszaki, mint az üzleti részre. Az üzleti felügyelők rendeltetése fölötté fontos, és kényes. Mert a tételek alkalmazása és a tariffák előkészítése mindig vague, ruganyos, a mi különböző magyarázatokra és tényekre ad alkalmat, a hol a társaság és a közönség érdekei elütnek. Csak elfogulatlan és éber hivatalnokok képesek igazságos módon mérlegelni a közönség panaszainak valódi értékét, föntartani a pontosságot a díjszedésben, felvilágosítani a felsőbbiséget azon nehézségek és eltérések felől, a melyek támadhatnak, és végül meggátolni minden visszaélést.«

A tanúk véleménye a közigazgatási biztosokra nézve eltérő. Epernay szeretné hathatósabbakká tenni; Morlaix, Vir kevesebb számmal, csak a főbb állomásokon tartaná. Nimes, és több más egyszerű sinecurának tekinti azt, hova nyugalmazott katonatiszteket tesznek, kik nem is értik a tariffa dolgokat, de nincsenek is ellenőrizve. E miatt nem ismerik őket, de ők sem tesznek semmit, miután egyforma személyeknek tekintik magukat a vasuti hivatalnokokkal. A társaság fizeti őket s nekik sem belátásuk, sem függetlenségök, sem tekintélyöknincs.

Hasonló nyilatkozatot adnak majdnem kivétel nélkül az üzleti felügyelőkről is.

A la rochellei kamara kijelenti, hogy vagy végkép el kell törölni mind a két hivatalt, vagy olyan emberekre bízni, a kik vizsgálatilag bebizonyították, hogy értenek hozzá, s hogy elég

függetlenséggel birjanak : az állampénztárból fizetni őket ; végül közvetlen a helyi prefet alá osztani be.

Jelen szervezetükben semmi könnyebbségére nem szolgálnak a közönségnek.

A következő kérdések (202—242. l.) nem érdeklik többé a differentiáltariffák rendszerét, maga azon kérdés is, (XVIII), hogy vajjon az egyesek által állítandó kocsik megengedhetők-e, csupán a torlódások kikerülése czéljából tárgyaltatván.

Mint az elsoroltakból látszik : a differentiáltariffák kényes kérdésére nézve ez enquete sem adott felvilágosítást. Csak egy tényt bizonyított be : azt nevezetesen, hogy az államkormány azon szigorú gyámkodása, a melyet mutatott a vasutakkal szemben Franciaországban, legkevésbé sem gátolta meg a differentiál rendszer minden ágazatának teljes kifejlődését. És valószínűleg — akármely irányban fog jövőre mozogni a törvényhozás — nehezen fogja bármikor is megakadályozni ezt.

Hogy azonban e rendszer rossz gyümölcsei közül annyi sok érezhető Franciaországban : az mindenek fölött a bureaucratia azon rendkívüli szerencsétlen szervezetének köszönhető, a mely valóságos chinai világításba helyezi a francia viszonyokat a főnebbiek szerint. Ezen kétségkívül kell és lehet is segíteni, nem a rendszer, hanem a közegek megváltoztatása és törvényes elvek szigorú megtartása által. Remélhetőleg az elég is lesz Franciaországban arra, hogy a differentiál tariffák minden ártalmas hatását ellensúlyozza.

VI.

A különbözeti árszabályok Németországban.

A németországi vasuti kérdésekben vezető fontosságra a porosz általános vasuti törvény tett szert 1838 nov. 3-áról, a mely törvénynek tárgyunkat illető rendelkezéseit »a királyi porosz államok számára való törvény-gyűjtemény« 1834 nov. 24. 1947 számából mellékeljük. (Aus der Gesetzsammlung für die königlich Preussischen Staaten Nr. 35 für 1838. Ausgegeben zu Berlin den 24. november 1838. Nr. 1947: Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen von 3. november 1838).

Ezen törvény 26. §-a így szól:

»A pálya megnyitását követő január 1-től számított három első évre, föntartva a 45. §. határozmányait, (a mely a csatlakozási eseteknél a pályapénz fizetés meghatározását az engedély okmányának tartja fön) a társaság részére megadatik a jog, minden versenyző oda bocsátása nélkül, a szállítási üzletet teljesen magára vállalni és a viteldíjakat úgy a személy, — mint teherforgalomnál saját belátása szerint szabni meg. A társaság kötelezve van azonban:

»1. Az elfogadott árszabályt a szállítási üzlet kezdetén és a későbbi változásokat mindjárt létesülésök alkalmával, emelés esetén azonban alkalmazásuk előtt hat héttel, bemutatni a kormánynak és nyilvánosan közhírré tenni;

»2. A megszabott árakért, minden szállításra feladott árut, az érdekelt megkülönböztetése nélkül szállítani, az oly árúk kivételével, a melyeknek szállítása a pályán, a pálya szabályzat által vagy más módon rendőrileg eltiltatott.«

»27. §. Az első három év lefolyása után, magán a társaságon kívül is, mások is a pályapénznek vagy a szabályzandó kárpótlásnak lefizetése mellett megnyerhetik 'a jogot e szállításra, ha a kereskedelmi miniszterium, minden viszonyok megvizsgálása után, helyesnek itéli azoknak concessiót adni.«

A következő §. csupán azt mondja ki, hogy e versenyzők is kötelezvék e rendőri és kártalanítási szabályzatokat megtartani.

A 29. §. így szól:

»A pályapénz nagysága, a melynek követelésére a társaság, a szállítási vállalkozókkal való önkénytes beleegyezés hiányában, jogosítva van, oly módon állapittatik meg, hogy lefizetése által, alapul vétetvén a legutolsó évek valóságos bevételei.

1. A pálya és tartozékainak föntartási és igazgatási költségei fedeztetnek (a vállalatot illető üzleti és igazgatási költség kizárásával).

2. A rendkívüli, a pályát és tartozékát illető kiadások számára való tartalékalap gyűjtéséhez a szabályszerű járulék kitelik.

3. A társaság által átveendő terhek fedeztetnek, és a mellett még

4. a társaság kamatban és nyereségben, a pályára és tartozékaira fordított építési tőkének az eddigi kamatozásnak megfelelő tiszta jövedelmében részesüljön; azon további megjegyzéssel azonban, hogy ezen tiszta jövedelem, még akkor is, ha az elmúlt évek tiszta jövedelmei az építési tőkének nagyobb kamatját hozták be, nagyobb ne legyen ezen utóbbi 10 százalékaánál; ellenben megfordítva, még akkor is, ha az első évek eredményei nem mentek is annyira fel, az építési tőkének nem kevesebb, mint 6 százaléka teljen ki. Az építési tőkéhez számítandók minden későbbi lényeges javítások, a mennyiben azok a kormánytól olyanokként elismertettek, és a mennyiben azok az alaptőke nagyobbítása által létesítettek.«

»30. §. A pályapénz kiszámítása a következő módon történik:

»1. Az első üzleti időszak utolsó negyedévében a társulat által előmutatandó, s a lefolyt $2\frac{3}{4}$ évről szóló számadásokból

legelőször is az addig átlagosan nyert évi tiszta haszon számítandó ki. Ezen tiszta haszon azon arányban, a mint az építési tőke a) a pályára és annak tartozékaira, b) a szállítási és vontató vállalatra, az ahhoz tartozó leltár szerint fordított, felosztatik, és az ebből a pályára és tartozékaira eső rész a 29 §. 4-ik pontjában adott rendelkezések figyelembe vétele mellett a pálya tiszta jövedelméül vétetik. A pályának így megállapított évi tiszta jövedelme és a 29. §. 1. 3. pontjaiban jelzett kiadási tételek évi átlagos illetéke összevéve, képezik azon elosztási összeget, a mely a pályapénz megállapításánál alapul veendő.»

»2. A pálya forgalma a személy és áruviteldíjak bevételei után számítandó, és itt vagy az áruforgalom mázsa száma vonandó a személy bevételeknek az áru bevételekhez való arányában személyegységekre, vagy ugyanazon arány szerint a személyszám mázsaegységekre vonandó.»

»3. Az 1. szám alatt kipuhatolt összeg a személyi vagy mázsaegységekre vont szállítási vagy vonó üzlet 2. szerinti számával elosztván, adja a befizetendő pályapénz mágasságát egy személy vagy egy mázsa árú után.»

»Hogy ha egy pályánál a személyviteldíjnál vagy az áruszállításnál különböző tételek vannak, úgy a 2. szerinti leszállításnál a személypénzt illetőleg mindenütt csak a legalacsonyabb tétel, az áruszállítást illetőleg pedig átlagos tétel veendő fel.»

»4. A pályapénz végleges megállapítása személyekre és árúkra nézve, ennél fogva a személy és mázsaegységekre való húzásnál alapul vett viszonyok mellett, az áruforgalomra nézve eddigelé érvényben állott tételek különböző voltára való tekintettel történik meg.

»31. §. A pályapénz határozott időszakokban, miket a kereskedelmi minisztérium minden vasutra nézve legalább három és legfeljebb 10 évre fog megállapítani, újból szabályozandó. A társaság a megállapított pályapénzt nem hághatja túl, azonban leszállíthatja. Ugy az egész időszakra megállapított árszabály, mint ezen időközileg létrejövő változtatások nyilvánosan közhirrre teendők és minden szállításra a vállalkozók minden megkülönböztetése nélkül, egyenlően

alkalmazandók. Hogy ha az új árszabály a pályapénz emelését tartalmazza, úgy az a közhirrététel után 6 hétre vehető alkalmazásba.«

»32. §. A társaságra hagyatik, miután a pályapénzi árszabály a 29. és 30. §§. szerint meghatározott, azon árakat, melyeket ő a fuvarbér fejében a leszállításért szedni akar a pályapénz mellett, saját belátása szerint határozni meg; mindazáltal ezek nem számíthatók magasabb tiszta jövedelemre, sem mint a szállítási vállalatba befektetett tőke tíz százaléka.«

»A társaság e mellett kötelezve van :

»1. a szállítási díjat (ugy árúk, mint személyek szállításánál), a mely azután a kereskedelmi miniszterium beleegyezése nélkül nem emelhető, mint szintén az árszabályszerű tételek keretén belül teendő változásokat, és pedig azon esetben, ha az előbb mérsékelt tételek felemelése céloztatik, annak alkalmazása előtt hat héttel, a kormánynak bejelenteni és nyilvánosan közhirrre tenni; szintén

»2. az elfogadott tételeken minden szállításra feladott árút, a melynek szállítása rendőrileg megengedtetik, az érdekeltek megkülönböztetése nélkül szállítani.«

»33. §. A mennyiben a szállítási vállalatot illető kiadások levonása után, beleértve az alapszabályokban a miniszterium beleegyezésével megállapítandó évi járulékot egy tartaléktőke képzésére, a legközelebb lejárt időszakra, a vállalatba fektetett tőke után több, mint tíz százalékos tiszta jövedelem mutatkozik, a szállítási árak oly arányban szállítandók le, hogy a tiszta jövedelem ezen tíz százalékot ne mulja fölül. Ha azonban a pályapénz jövedelme a 29. §-ban megjelölt tíz százaléknyi maximumot nem éri el, a szállítási pénz jövedelme a tíz százalékot mindaddig túlhaladhatja, míg mind a két bevétel egybeszámolva tíz százaléknyi jövedelmet ad az egész vállalatba befektetett tőke után.«

»34. §. Hogy a 29—33. §§-okban meghatározott rendelkezések kivitele lehetségessé tétessék : köteleztetik a társaság vállalatának minden része fölött pontos számadást vezetni és ebben a részére a kereskedelmi miniszterium részéről adandó

utasítást követni. Ezen számadás az előbb említett kormányhoz évenként benyújtandó.«

»35. §. Ha a pályapénz, vagy a szállítási árszabály alkalmazása fölött magán személyek és a társaság közt viták keletkeznek : ezek fölött a döntés, — a kereskedelmi miniszteriumhoz való felfolyamodás föntartása mellett, — az illető kormányt fogja illetni.«

Ezekben állanak ezen törvény rendelkezései az árszabályokra vonatkozólag.

Ha tekintetbe vesszük, hogy 44-ik §-ában 30 évre a társaságnak biztosittatik a monopolium, világos lesz előtünk, hogy a sineken való verseny, a mely az idézett §§-okat oly komplikáltakká teszi, azon vezéreszme, a mi ezen törvény-nél a versenyt biztosítani és a visszaéléseket megsemmisíteni volt gondolva. Hogy ez eszme a gyakorlatban nem vitethetett keresztül, s hogy keresztülvitele, — miután alapja, az analogia, hibás, — kétséges : említettük főnebb.

A 46. §., mely az állam felügyeleti jogát írja körül gyakorlatilag, volt az, a mi ezek daczára is biztosítá a kormánynak azon befolyást, a mit tényleg gyakorol jelenleg is. E §. így szól :

»Az állam felügyeleti jogának gyakorlására a vállalat fölött, helybenhagyásunk megadása után, egy állandó biztos fog kineveztetni, a kihez kell fordulni a társaságnak minden, az államhatalomhoz való viszonyában. Ez jogosítva van, annak előljáróit összehívni és összejöveteleiken jelen lenni.«

Ily törvényhozási intézkedések mellett, a melyek még az egységesség jellegével sem bírtak, nagyon természetesen a legkülönneműbb árszabályzatok merültek fel. Természetesen a különféleségre nézve lényeges befolyással voltak azon körülmények, a melyeknek különnemű igényeire, az egyes pályáknál, tekintettel kellett lenni.

Maguk a legelső árszabályok sem voltak kedvezőknek mondhatók az egyszerűség szempontjából. Ugyanis a kocsi-számu, gyors- és darab-árúk főosztályain kívül minden egyes ily osztályban különbség tétetett a szerint, a mint a javak egyik vagy másik neme aránylag sok helyet vett-e kevés súly

mellett igénybe, vagy nem (Normal Classe und sperrige Classe).

Azután következtek a mérsékelt árak, a mezői s mindennapi életre vonatkozólag ; s végül még ezeknél is olcsóbban az ugynevezett »Specialtariffe«, a melyek csupán egyes, nagy tömegű javakra vonatkoztak, különösen a földmivelés és bányászat köréből. — Itt azután természetesen ismét különböző osztályok támadtak ; szén, mész, vas, zink, sóra, sok esetben magára a gabonára is.

Ezekhez járult később, a távolság arányában leszálló különös, általános, rendes és rendkívüli tariffák egész sokasága, a melyekben azonban a közönség nyeresége bizonyos mérvig biztosítva látszott lenni, úgy hogy Weishaupt miniszteri tanácsos, mint a kormány képviselője, méltán mondhatta 1869. dec. 10-én a képviselőházban : »a megsokasodott verseny az államkormány célzatait az árszabályok leszállítása tárgyában, szintén hatalmasan segíti elő. Lassan tisztul az árszabályok zavara is, és nem múlik el nap, hogy változások ne létesülnének, a melyek az egyöntetű, egyszerű árszabályokhoz közelebb ne vinnének.«

A mi a leszálló tariffákat illeti : egyes társaságok vonalain azok nagymérvben alkalmaztatnak. Így a rajnai hálózat vonalain teljes kocsirakmányokban 1-től 5 mértföldig 2 ; — 5-től 10-ig $1\frac{1}{2}$; 10-től 20-ig $1\frac{1}{4}$; 30-tól 40-ig csak $1\frac{1}{3}$ pfennigbe kerül a kőszén mázsájának szállítása.

Természetesen ily viszonyok közt semmi sem volt könnyebb, mint a vasúttársaságoknak kizsákmányolni azon előnyöket, miket monopol helyzetök biztosított részökre, már csak azon egyszerű tény folytán is, hogy azon — rendesen távolabb fekvő — pontok közt, a hol a verseny akár vasuti, akár vízi közlekedés folytán megnyílt, csakhamar megjelentek a különbözőzeti árszabályok is.

Fölösleges volna az egyes esetek felsorolásába bocsátkozni, miután azok éltető eleme az egyes társulatok közt levő verseny, a mely különösen nagyobb társaságok közt erősen felüti fejét, és kivált nagyobb távolságokra vonatkozik.

Ezen segíteni, már 1869. év júniusán alakult egy egyesület Berlinben, a mely egy hatalmas versenytársat akart

a vasutaknak teremteni a német csatorna-rendszer kiépítése által, a mi azonban még mindeddig nem sikerült.

Azon terjedelmes és folyton mégújuló panaszok ellenében, a melyek a hírlapokban, közéletben és a képviselő házban, egyaránt mutatkoznak a differentiál-tariffák ügyében, köszönhető, hogy az újabb engedély-okmányokban a kormány már nem csak azon záradékra terjeszti ki figyelmét, miszerint az árszabályok folytonosan bemutatandók a kormánynak, hanem arra is, hogy azok életbeléptetése a kormány határozott és világos beleegyezése nélkül nem engedhető meg. Ezen rendszabály kétségtelenül közelébb visz a baj megszüntetéséhez, mint az 1838-iki törvény azon rendelkezései, a melyek biztosítani akarták a versenyt a sineken.

Az egyes kereskedelmi kamrák jelentései élő képei a hangulatnak, a mi e tekintetben a kereskedelmi körökben mutatkozik. E tanulmány írója különös figyelmé tárgyává tévén egy alkalommal a kereskedelmi kamrák e tárgyú véleményét, úgy találta, hogy az azok által bemutatott évi 75 jelentés között csupán 4 volt, a mely a vasutak ellen nem panaszkodott: és csupán 19, a mely a különbözeti árszabályok káros volta ellen ne emelt volna szót; a többi 56-ban azonban ezen körülmény a legnagyobb éllel van, mint a legsürgősebb szükség felemlítve.

Egy párt hadd idézzek izelítőül belőle. A berlini kereskedelmi testület kéri, hogy az első szükségű anyagok olcsóbb szállítása tétessék különös figyelem tárgyává. A hildesheimi azt véli, hogy az államok ellenőrzési jogát gyakorolni kellene a differentiál-tariffák ellenében is; annyit minden esetre szükség megtenni, hogy a nagy árleszállítások a végállomásokon annyira-mennyire a közbenső állomásoknak is javára szolgáljanak. A düsseldorfi sürgeti, hogy a szövetség azon joga, miszerint az árszabályügyek ellenőrzése alatt álljanak, tettegesíttessék abban, hogy a tariffák ne csak leszállíttassanak, hanem egyenlősíttessenek is.

A mindeni megkülönbözteti a vasuti költségeket olyanokra, a melyek a szállítás mennyiségétől függetlenek, és a melyek attól függnek. Ezen két irány figyelembe vételét

őhajtja az árszabályoknál. A stettini panaszkodik arról, hogy nyers terményei forgalmát csupán az Odera mentéről kapja olcsón, hol a vasut s vízi út versenyeznek; a többi részekről fölötté drága az. A drezdai kívánja, hogy kedvezményezett vonalakon minden állomás, távolsága arányában részesíttessék a kedvezményben. A kölni erősen panaszkodik az elvben elfogadható különbözeti árszabályokkal való visszaélések ellen, s javasolja a szállítási és vontató üzlet elkülönítését, a vasutat a szállítás tekintetében kitévén a szabad versenynek a sincken. Ugyanezen értelemben nyilatkozik a hannoveri is, felhiva az államnak különös gondját arra, hogy az államvasutak szaporítása által a magán vasutak nyomását szüntesse meg. Szerinte épen a hannoveri államvasut, mely csaknem minden nagyobb árszabályképződésbe kedvező helyzeténél fogva bele játszik, volna hivatva arra, hogy e tekintetben kezdeményező legyen. A lipcei még tovább megy, s ámbár kéri, hogy az árszabály fölött az ellenőrzés nagy vigyázattal és mérséklettel alkalmaztassék, egyuttal új általános vasuti törvény alkottassék. Nem helyesli egyébiránt azt, hogy a végállomások jótéteményeiben a közben eső állomások is osztakozzanak, mert ez a vasutakat a leszállításokban óvatosokká tenné, és így az ily módon kezdődő verseny tétet-nék tönkre.

Azt vélem: teljesen felesleges volna ezek után a további részletezésekbe bocsátkozni, a melyekben egyes kérdések inkább csak helyi jelentőségű vidéki érdekek képében tárgyalatnak: az idézett példák eléggé bizonyítják azt, hogy a kérdés fontossága eléggé éreztetik.

Különös érdekekkel bír azonban, — miután nagyfontosságú nyilatkozatokra adott alkalmat, a boroszlói kereskedelmi kamara nyilatkozata. A kereskedelmi kamara ugyanis 1869. február 10-kén azt kérte a kereskedelmi minisztériumtól, hogy azon üzlet különbözeti árszabályainak előnyeiből, a mely a felső sziléziai vaspálya és több osztrák pálya közt az osztrák-stettini üzletet illetőleg köttetett, részesíttessék az ő forgalmuk is megfelelő módon és arányban. A társaság válaszában azt felelte: »könnyen előre látható, hogy ily nevezetes viteldíjmérséklések Boroszló részére szük-

séggépen hátrányos visszahatást fognak gyakorolni pályauzletünk más állomásaira, a melyek ha nem is oly nagy mérvben, mint Boroszló, mégis foglalkoznak a külföldi forgalomban, s a melyek a létrejövendő egyenes boroszlói árszabályban épen azon okon, mint ezen kereskedelmi testület, az egyenes stettini tariffákban, kereskedői érdekeik megsértését fogják látni.«

A kereskedelmi kamra kifejtésére, hogy még az esetben is előnyös és nyereséges volna a vasutnak az üzlet, azon vász adatott, miszerint a viteldíjak leszállítása a vasutak szempontjából csak ott eszközölhető, a hol előreláthatólag az üzlet annyira felszaporodik, miszerint annak nagyobb terjedelme az árkülönbözeten felül a szolgálat nagybodását is fedezze. Olyan esetekben azonban, midőn a verseny következtében nagy nemzetközi szállítás vonala kapcsoltatatik a pálya üzletéhez: még kevés nyereség mellett is hasznosak a differentálttariffák, mert nélkülök az egész üzlet más pályára menne. Mihelyt azonban oly szállításnál alkalmaztatnak, a mely az ily nemzetközi átviteli forgalom kellékeinek meg nem felel, tehát egy részről veszteség veszélyének nem teszi ki a pályát, más részről nem képes a fedezeti szükségletre megkivántató mennyiségű emelkedésre: mindannyiszor a tiszta jövedelem valódi csökkenését eszközlik.

Érdekes a vasutársaság e nyilatkozata nem csak azért, mert benne világosan le van fektetve az elv, hogy miután a vidék kereskedelme teljesen kezén van, s arra nem is foroghat fön elvesztés veszélye: nem ad semmi kedvezményt. De érdekes még azért is, — s ezért mutattuk be eddigi passusai-ban is az ügyet, — mert az volt az első alkalom a kormány-nak nyilatkozni ez ügyben, a mit 1870 február 4-én meg is tett.

E leiratban gr. Itzenplitz, kereskedelmi miniszter utal arra, hogy: »azon indokok alapján, a melyekből a kereskedelmi kamra óhajtja kimutatni jogosultságát ily kedvezményre, e kedvezmény minden szárazföldi kereskedő helytől követelhető volna. Ennélfogva az alapos hivatkozások elkerülése végett csak az volna hátra: azon általános elvet vinni keresztül, hogy a viteldíj rövid és hosszú szállítási utakra mázsa és

mértföld számra mindenütt egyenlő legyen, vagy legfeljebb csak annyiban különbözzék, a mennyiben a tényleg előálló ugynevezett állomási vagy állandó díjak a rövidebb távolságoknál aránylagosan magasabbak. Nem szorul semmi bizonyításra, hogy egy ily rendszer a kereskedelem és ipar hátrányára a porosz vasuti közlekedést nem csak hátrányolná, hanem némely fontos irányban egyenesen megsemmisítené, mert az érdekelt vasúti igazgatóságok szivesebben elhatároznák magukat, az a nélkül is kevés jövedelmet hozó egyenes forgalomról a mérsékelt árszabályok megszüntetése által lemondani, semmint annak a helyi forgalomra való kiterjesztése által saját jogosult pénzügyi érdekeiket a legmélyebben megsérteni.«

Ezeknél fogva gr. Itzenplitz föntartja a felső sziléziai vasut határozatát, hanem ugyanakkor elismeri, »hogy a közbeeső helyek kereskedelme s iparos tevékenysége által indokoltva van azon kívánság, miszerint a viteldíjtételek egyenlőtlenségére lehetőleg kis mértékre szoríttassék vissza, és nevezetesen ne terjesztessék ki annyira, hogy az összes viteldíj egy előbb fekvő állomásra magasabb legyen, mint egy azután következő, sokszor távolabb eső állomásra.«

Ennek folytán intézkedést ígér tenni a miniszter arról, miszerint jövőre az osztrák-magyar vasutak és Stettin közötti forgalomban a viteldíjak ne legyenek alacsonyabban számítva Stettinig, sem mint a közbeeső Boroszlóig.

Az egyenes forgalom Stettin és Bécs közt a gyapju és kávéra nézve ad Boroszló hátrányára, ha tudniillik ott megtöretik a szállítás, 23 garas $8\frac{9}{10}$ pfenniget, a rendes árúnál 19 garas, $4\frac{4}{10}$ pfenniget. Az egyenes forgalom Bécs és Hamburg közt, s a Boroszlóban megtört közt következő különbségek vannak: gabnára 8 garas 11 pfennig; kávéra és gyapjura 14 garas $8\frac{4}{10}$ pfennig; a rendes osztályra 10 garas $2\frac{4}{10}$ pfennig; az A osztályra 2 garas $11\frac{4}{10}$, a B-re 2 garas $3\frac{4}{10}$ pfennig, mind mázsa számra számíttatván.

E miatt az érdekelt vasutársaságok következő nyilatkozatot adtak ki:

»Átmeneti tarifák természetök és rendeltetésök szerint semmi támpontot nem nyújtanak a belső árszabályok

képzésére a nélkül, hogy a vasut pénzügyi érdekei ne sértesenek a legérzékenyebben. Azoknál csupán azon föltétel az irányadó, a mely az átmeneti árszabály céljának elérésére valószínű, és nem egy egységi tétel, a mely a helyi kereskedelmi és ipari viszonyokra tekintettel a belső árszabályok képzésénél szabályozó. Ily kivételes árszabályok különbözeti kedvezményekkel csak azon célra valók:

a) hogy egyes, kitünő jelentőségű közgazdasági, mezőipari és ipari termelvényeknek a versenyt idegen piacokon, különösen egy, az eredeti helytől messze távol fekvő fogyasztási helyen létesítsék, a mi nevezetes viteldíjkedvezmény nélkül egyáltalában nem lett volna elérhető, és ily módon nagyobb szállításokat, a melyek különben nem volnának, nyerjen a vasut;

b) és hogy nemzetközi áruvonalakat vonzzon a saját vaspályákra, a melyek különben más közlekedési utakra estek volna.«

Mielőtt még azon nyilatkozatok taglalásába bocsátkoznánk, a melyek egyes testületek részéről tétettek ez irányban: szükségesnek látszik megismertetni az új német birodalmi alkotmány VII. cikkelyének, mely általában a vasutügyről szól, azon részleteit, melyek a kezünk alatt levő tárggyal vannak szorosabb összefüggésben, megismertetni. Az egyik a 45, a másik a 46. §. Az előbbi így szól:

»A birodalmat illeti az ellenőrzési jog az árszabályügyet illetőleg. Oda fog működni:

a) hogy mihamarabb minden német vasuton egybehangzó üzleti szabályzatok fogadtassanak el;

b) hogy az árszabályokban a lehető legnagyobb egyöntetűség és leszállítás éressék el, különösen, hogy nagyobb távolságoknál a szén, koaks, fa, érczek, kövek, só, nyersvas, trágyaeszközök és más hasonló tárgyak, egy a földművelés és ipar kívánalmainak megfelelő mérsékelt árszabályon, és a mennyire lehet, az egy pfenniges tariffa szerint szállittassanak.«

A következő 46. §. pedig így szól:

»Bekövetkező szükségekben, különösen az élelmi eszközök rendkívüli drágulása alkalmával kötelezvék a vasutigaz-

gatóságok, hogy az ezen szállításra, nevezetesen gabona, liszt, hüvelyes vetemények és gabonára nézve, időközileg egy a szükségnek megfelelő, a császár által az illető szövetségi tanácsi bizottság előterjesztésére megállapítandó alacsony, különös árszabályt fogadjanak el, a mely mindazonáltal a legalsóbb, az illető pályán nyers terményekre nézve érvényben levő tétel alá nem eshetik.»

A bajor vasutakra nézve csupán az utóbbi szakasz kötelező; sőt az 1870. november 25-ki tárgyalások alkalmával megjegyeztetett:

»Az alkotmány 45. cikkelyéhez elősmertetett, hogy a württembergi vasutakon építési, üzleti és forgalmi viszonyainál fogva az ezen cikkben felemlített szállítási cikkek közül nem mindenik szállítható az egy-pfennig tételen.«

Lásd Protocoll Nr. 5. Verhandelt Berlin, 25. novembr. 1870. Sub. Nr. 2.

Ezen birodalmi alkotmány alapján ismételve feltűnt annak szüksége, hogy az itt letett elvek megtartása fölött a felügyelet gyakorlása egy közeg kezeire bizassék. Egy ily közeg létesítése Elben, württembergi képviselő indítványára, csakugyan meg is történt, 1873. június 27-én elfogadtatván a birodalmi vasuti hivatal (Reichs-Eisenbahn-Amt) létesítésére való törvény, a mely hivatal tagjait a császár nevezi ki, azok a kanczellár oldala mellett működnek. Ezen hivatal hatásköre a 4. §-ban van körülírva. Őt illeti azon felügyeleti jog gyakorlása, melyet a birodalom föntartott magának, a mellett a birodalmi vasutak egyenesen alá tartoznak, s az egyes államok vasuti kezelését illetőleg törvényhozási uton esetleg előkészíti a törvényhozási intézkedéseket.

Együttal a vita alkalmával ismételve hangsúlyoztatott egy új általános és kimerítő vasuti törvény meghozatala. Két javaslat is mutattatott be már: a közhangulatból ítélve azonban, mely a másodikat fogadta, valószínűleg fog harmadik is bemutatni. Sőt legutóbbi hírek szerint alapos kilátás van a kérdésnek lehető legradikálisabb megoldására, mely szerint nevezetesen az összes vasutak a birodalom kezeibe mennének át, mely esetben az egész kérdés természetesen más alakot nyerne, részben pedig teljesen megszűnnék.

Igaz, hogy ez utóbbi szempontból több ellenző nézet is merül fel, azonban konstatálnunk kell: miszerint az ellenzés főleg politikai és nem a magánvasuti rendszer elvének kedvez, így egyes esetekben a javaslatot ellenző kis állam maga váltja meg magánvasutait, pl. Hessen nagyhercezség stb.

Még az üzleti szabályzatokról kell megemlékeznünk, a melyekre nézve 1870. előtt az egyleti áruforgalmi szabályzat (Reglement für den Vereins-Güter-Verkehr) volt az irányadó, 1870-től számítva pedig a szövetségi reglement (Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde).

Azon sovány rendelkezések közül a miket tárgyunkra vonatkozólag a korábbi reglementokban lelünk, a berlin-görliczi pálya 1867-ki reglementja után indulva, a melyhez azonban a többi pályáé tulnyomólag hasonlított, csupán egy pár szakaszt kell kiemelnünk, miután nem annyira az egyes árszabályi tételek szabályozása, semmint a szállító közönség és a pálya között főnálló jogviszony megállapítása volt ezen szabályzatok célja.

Igy az I. Rész 28. §-a, mely egyöntetű az egyleti szabályzat 2. §-ával, kiköti, mily esetekben utasíthatja vissza a pálya az árúk szállítását, a 31. §-ban meghatározza a szállító levél kellékeit. Legfontosabb azonban a 33. §. az egyleti szabályzatban, a mely szól a viteldijak számításáról.

Ezen §. így szól:

»Az ide csatolt árszabályi táblázatok a saját pálya állomásaira mutatják ki a viteldijakat, a más vaspályák távolabb fekvő feladási állomásáról, vagy távolabb fekvő rendeltetési állomásra való viteldij azon összetett illetékekből képződik, a melyek a netalán létező szövetségi árszabályhoz vagy a távolabb fekvő szakasz vasutainak helyi tariffáihoz való hozzáadás által származnak.«

Továbbá kimondatik ugyanitt, hogy a pálya netalán készpénzben tett kiadásai visszatérítendők; hogy a súly minden esetben megmérendő;

»fél mázsá alatt levő küldemények $\frac{1}{2}$ mázsába, az azon felül maradó súly $\frac{1}{10}$ mázsába számítatik, úgy hogy minden megkezdődő tizedrész teljes tizedrésznek számítatik.«

Továbbá kimondatik, hogy a mérésnél a feladó jelen

lehet, hogy különmemű tárgyak együvé csomagolása esetén a legnagyobb viteldíj számítandó.

A következő szakaszok nem foglalkoznak többé az árszabályi kérdéssel, hanem annál inkább a szavatossággal, mely a személyforgalomra nézve 1871-ben angol minta szerint külön birodalmi törvény által is meg lett erősítve.

A másik árszabály, — illetőleg üzleti reglement — már általánosabb. Ez ugyanis a szövetségi törvénylapban (Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes Nro. 23.) tétetett közzé (Nro. 522. Bekanntmachung, betreffend das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde. Vom 10. Juni 1870.)

Mindjárt a bevezetésben kimondatik :

»Egyes vasúti vállalatok vagy vasúti szövetségek különleges határozmányai csak azon esetben birnak ezen üzleti szabályzat mellett érvénnyel, ha az illető tariffákban befoglaltatnak, ezen üzleti szabályzat határozmányaival nem ellenkeznek, sőt azokat inkább csak kiegészítik, vagy ha a közönségnek nagyobb kedvezményeket nyújtanak.«

Az ezen szabályzat II. részében 7. §. alatt foglaltak irányadók az árszabály számítására nézve.

»A meddig és a mennyiben közös viteldíj-árszabályok közzé téve nincsenek, a viteldíj az egyes pályáknak már kihirdetett árjegyzékei, illetőleg a szövetségek kihirdetett árszabályai összeadott illetékeiből számíttatik ki. Az árszabályokban kitett összegeken kívül szállítási, átrakodási díjakban semmi sem számítható fel.« Továbbá a készpénzbeli kiadásokra, a minimumsúlyra vonatkozólag fönttartatnak a régibb rendelkezések.

Ezekon kívül semmi más lényeges nem foglaltatik az említett szabályzatokban, a kezünk alatt levő tárgyra vonatkozólag.

Még csak egyetlen körülmény van felemlítendő.

1871. év szeptemberén a kereskedelmi miniszter egy körrendeletet bocsátott ki, válaszul azon petitióra, mely a magán vasutak igazgatóságai részéről az ellenőrzés könnyítése és különösen a biztos jelenlétének megszüntetése érdekében adatott be.

Ezen válaszban többek közt így szól :

»Természetesen, én nem követelem azon jogot a királyi vasuti biztostól, hogy oly gyűléseken is jelen legyen, a melyeknek tárgyai nem érintik az állam felügyeleti jogát. Hanem tisztán látható, hogy annak eldöntésére, melyek azon esetek, a melyekben a közérdek ohajtja vagy szükségli a biztos jelenlétét, nem hagyható a társaságokra. Ha azt vélik, hogy a biztos bármikor is jelen volt oly gyűlésen, a melynek nem volt különös érdeke az államra nézve, nyitva marad előttök az út panaszt tenni.«

»Köztudomásu, mily ritkán vette a közönség hasznát mindazon felügyeleti jogoknak, a melyek főnebb sorolvák el; annálfogva annál kevesebb oka van a magánvasúttárságoknak panaszkodni vagy ellenezni ezen jogot. Az igazgatóságok bízhatnak benne, hogy az állam felügyelete kevesebbé érezhető lesz azon arányban, a mint a vasuti igazgatóságok pontos, olcsó és biztos szolgálat által bizonyosságot adnak arról a közönségnek, hogy helyesen megértik és eleget tenni törekeshetnek azon feladatnak, a mely nekik fontos közérdekek kielégítésére engedélyeztetett.«

Ezen szavakhoz elég bizonyosság lesz talán arra nézve, mily szigoruan veszi az állam ezen felügyeleti jogát, megjegyezni, miszerint egy 1870. april 10-diki rendeletben II. 7562. szám alatt, abból indulva ki, hogy az állam felügyeleti jogából folyik, miszerint akármikor rendelhet el vizsgálatokat, a berlin-stettini vasúttársaság könyveinek megvizsgálása rendeltetett el, még pedig azon hozzáadással, hogy minden bárminemű természetű akadályokat gördítő igazgatósági tag napról-napra 50 tallérnyi büntetésben marasztaltatik el, bárminő ellenszegülés esetében.

Most már talán megemlíthetjük azt is, hogy az új engedélyokmányokba rendesen a következő záradékok is beleigtattatnak :

»Különösen fönmarad azonban az állam részére tartva a pályapénzi és a viteldíji árszabály helybenhagyása, úgy az árúkra, mint a személyforgalomra, mint szintén minden árszabály-változtatásra.«

Ezen záradék mindig beigtattatik, rendesen a 8-ik §-ban, mely a társaság viszonyát szabályozza az államhoz.

Ezen kívül az egyes keresztülkönyvezéseknél a különböző árszabályok tekintetéből, — a záradékok Malcolm kitűnő összeállítása szerint, gyakran ily módon hangzanak:

»A szövetségi viteldijakra nézve a társaság kötelezve van, a kereskedelmi miniszter felszólítására, vonalának minden oly részére, a melynél rendesen szövetségi díjszabás alkalmaztatik, azon legalacsonyabb mértföld- és mázsaszámi viteldiját szedni, a melyeket a vonal azon részén szállított javak után szed a helyi üzletben.«

»Mindazáltal oly esetben, hogy ha vonalának említett részén bármily természetű szövetségi üzletben a viteldij mázsa- és mértföldszámra alacsonyabb, mint a helyi árszabály viteldija, kötelezve van a miniszter megkeresésére ezen leszállított árszabály viteldijait alkalmazni vonalának említett részén, mindazon keresztülmenő uj üzletre, a mely csak később fog fejlődni.«

Sőt (810. l.) az is mondatik, hogy mindegyik uj társulat köteleztetik egyúttal arra, hogy vonalára más társulattól érkező minden szállítmányt — a kapcsolási ponttól számítva — ugyanazon mértföldszámi viteldijért szállítsa, a mit szed ugyanazon pontig saját vonalán szállított árúk után, az által megakadályoztatván a társaság abban, hogy két pont közt saját vonala részére különböző viteldijakat szedjen.

A hol két vagy több versenyző vonal van ugyanazon pontok között: úgy szokás a társaságoknak megszabni viteldijaikat, hogy ugyanazon mennyiség szedessék mind a két vonalon. Természetesen ily esetekben igen gyakran megtörténik az is, hogy nagyobb távolságokra a szállítások alkalmával adatnak ugynevezett alternatív utak is, a mikor a szállító tetszése szerint választhatja ugyanazon díjfizetés mellett bármelyik utat.

Hogy mily lelkiismeretesen kezelik ez ügyet, úgy a birodalmi kormány, mint az egyes kormányok közegei: talán felesleges tovább részletezni.

Mint különös figyelemre méltó mozzanatot kell felemlíteni ezen irányban, a birodalmi vaspályáknál, az Elsass és Loth-

ringenben behozott új árszabályt, a mely 1871. augusztus 1-én lépett életbe a nevezett pályákon.

Ezen elvet, a melyen az említett árszabály nyugszik, tudniillik a tett szolgálatok arányában való fizetést, már 1865- és 1866-ban kezdték sürgetni, s a »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« hasábjain b. Biedermann két ízben is ajánlá elfogadásra; az első tényleges alkalmazás azonban az említett vasutaknál történt, — s a mi reánk nézve annál nagyobb fontosságúvá teszi a dolgot, — épen a birodalmi kormány részéről.

E szerint vannak gyors szállítmányok, darab-árúk, kocsiszállítmányok fedett és fedetlen kocsikban; ezen kívül különös tariffa is van némely javakra, ha azok fedetlen kocsikban legalább is 200 mázsányi mennyiségben adatnak fel.

A gyorsárú a feladó kívánsága szerint vétetik annak, 50 centime minimummal; a darab árú mind az, mit feladója gyors szállítmánynak nem kíván tekinteni, s a mi nem kocsi-teher; minimum díjszabálya 30 centime. A kocsiszállítmányoknál 100 mázsáig van meghatározva az összeg; s azon felül minden kocsira nézve minden százon felül eső mázsára. Különböző árúk összecsomagolása megengedettetik.

A különös tariffa minimuma 200 mázsá, s meghatározott czikkekre szól. Ilyenek például a szén, coaks, trágya, vas, aczél, érczek, mész, kövek, só, téglá, tőzeg stb.

A távolság szerint azonban mégis van esés. Így Weissenburgtól Hoffenig 14, Herlishámig 140 kilom., tehát az utóbbi távolság épen tizszer olyan nagy, mint az előbbi, holott a viteldíjak így állanak: gyors szállítmány mázsája 25 és 193; darab szállítmányé 13 és 80; fedett kocsié 100 mázsáig 945 és 5935; minden további mázsáé 5 és 39; fedetlen kocsié 100 mázsáig 755, és 4115; azonfelül minden további mázsáé 4 és 20; végül a különös tariffa 200 mázsája 1130 és 4490 centime, tehát ez utóbbinál 10 szer oly nagy távolság daczára sincs egészen 4-szer akkora a fizetendőség, mint az előbbinél. Egyébiránt az ily leszállás következetesen van keresztülvéve az egész árszabály minden tételén.

Még egy nevezetes mozzanatot kell felemlitenünk a dif-

ferentialtariffák ügyét illetőleg Németországon, hogy a kérdés törvényhozási oldalát befejezzük.

A sagan-sprottai mezőgazdasági egyesület egy kérvényt intézett a birodalmi tanácshoz, melyben kérelmezi, hogy a vasutak különbözeti tariffái végre szüntettessenek meg, és a szállítási illetékek a távolsághoz egyenes arányban állapíttassanak meg.

Ezen kérvény a birodalmi tanács 1871. évi november 16-ki ülésében került tárgyalás alá, a kérvényi bizottság részéről egyszerű napirendre térés javaslatván, míg b. Rabenau képviselő egy szakbizottság összehívását ajánlotta. Ezen kérdés nagyon természetesen élénk vitát idézett elő.

Unruh, magdeburgi képviselő, a kérdés jogi oldalára hivatkozva, teljesen lehetetlennek nyilvánította már ez alkalmmal az állam minden beleavatkozását ez ügyben. A maximumok megállapítása jelzi az állami beavatkozás végpontját, s ha azonfelül, akár nagyobb mérvű, akár nagyobb távolságra történő szállításnál a társaság leengedést tesz, az teljesen az illető társaság joga, a melybe beleavatkozni nincs joga az államnak. A személyszállításnál is történik olcsóbb szállítás, sőt az állam maga igénybe veszi azt a katonaság szállításánál. A mellett nem is czélszerű az eltiltás. A magyar gabona, a mi ellen a főnehézséget felhozták eddig, nem függ a differential-tariffáktól. Piaczra kerül azok nélkül is, csakhogy más utakon, különben is csodálatos volna, ha az állam itt beavatkoznék a szállítási üzletbe, mikor a tengeri szállításnál egyáltalán nem törődik vele.

Ezzel szemben Günther, szász képviselő, éles vádakhozott fel a differential-tariffák ellen. Említette a tariffák összekuszált helyzetét. Felhozott egyes eseteket. A kávé Hamburgtól Bécsbe Drezdán át 50 gar. és 8 pf. ; míg egyenesen csak 31 garas, s így e különbség 19 garast felel meg ; a rizs ugyan e szállításban megtörve $44\frac{1}{2}$, egyenesen 31 garast fizet. Említette, hogy a magyar gabona Kölnbe legolcsóbban úgy szállítatik, ha először Amsterdamba vitetik, s onnan vissza ; hogy a szállítási díj Magyarországból a rajnai városokig olcsóbb, mint ugyan oda a keleti porosz tartományokból, sőt magából Magdeburgból is. Ezen eltéréseket nem elég a szabad

verseny elve által igazolni, mert a vasutak privilegizált állásban vannak, s ez állásokat nem használhatják fel a közérdek elnyomására. A német mezőgazdák rosszabb helyzetben vannak a magyaroknál; a mit kérnek a differenciál-tariffák megszüntetése által: az nem az, hogy ők részesíttessenek védvámi kedvezményekben, hanem az, hogy versenyzőik ne részesíttessenek behozatali praemiumokban. Ez tönkreteszi a német földművelést, pedig az az ország jólétének egyedüli alapja. De nemcsak a földművelés szenved: az ipar is. Félnék iparvállalatokat nagyban alapítani, mert mindegyik fölött ott lebeg a tariffaváltozás Damokles kardja. Különösen a közbenső városok gyors hanyatlása igazolja ezt.

Különben szerinte a differenciálttariffa igaztalan is. A vasutak jövedelmezőségének alapja a helyi forgalom. Már pedig a differenciálttariffa az átfutó forgalmat részesíti előnyben a helyi érdek fölött. Ez által, igaz, pillanatnyi jövedelmet szerez a vasutnak, de megsemmisíti annak alapját, azért kell az államnak közbelépni, mert különben mesterséges nagy városokat teremtet a vasuti tariffarendszer mesterséges alakulása, míg a vidékek elszegényednek, elnéptelenednek, a mi társadalmi visszás állapot.

Dr. Braun, gerai képviselő, szintén pártolja a szakbizottság eszméjét. Különösen azért, mert ez esetben nincs szabad verseny. Magához a vasutépítéshez is engedély kell, és az nem is adatik könnyen. Angliában és Franciaországban van verseny a vizen, Németországban nincs. Ily körülmények közt az állam joga és kötelessége megvizsgálni a dolgot, és pedig annál inkább, mert sok esetben csakugyan van is baj. A vasutak szervezete is utal erre. Van 60—70 vasut, mindegyik souverainnak képzele magát, más osztályozással, más tariffarendszerrel, mindegyiknél nagy bureaucratia van, a melylyel nem lehet birni. Egyik helyütt érték, másik helyütt érték, suly, térfogat stb. szerint osztályoznak; jó, hogy azt nem veszik tekintetbe: vajjon a szállító szőke-e vagy barna? Ezen önkénynek véget kell vetni, s ezt csak az államhatalom teheti.

A német vasúti egyesület és a köteléki árszabások kétségkívül sokat tettek e kérdés tisztázására, de még távolról sincs a

kérdés tisztázva. Ezért mindenesetre csak előny a kérdés tisztázása.

Jacobi előadó megjegyzései után elfogadtatott végül a határozat, a mely szerint a sagan-sprottai mezőgazdasági egyesület kérelme azon megkereséssel tétetett át a birodalmi kancellárhoz, hogy a vasuti differentiál-tariffák kérdését a mezőgazdaság, kereskedelem, ipar és vasútigazgatóságok szakértőinek közbejöttével beható vizsgálat alá vegye és ezen vizsgálat eredményéről a birodalmi tanácsnak jelentést tegyen.

Ezen határozat alapján a következő 1872. évi márcz. 10. napján összeült a bizottság, a mely a következő szakértőkből állott:

az államvasutak képviselőiül: Brefeld Poroszországból; s Mohn Württembergből;

a magán-vasutársaságok képviselőiül: Offermann, Zenke és Krönig;

a kereskedelem és ipar képviselőiül: Stephan, Schnoor, Weidert, Zuckschwerdt és a német kereskedelmi kongresszus főtitkára, dr. Meyer;

végül a földművelés képviselőiül: dr. Reuning; Gradze, Rodbertus, Gemmingen és Nathusius.

A gyűlést Delbrück miniszter nyitotta meg, s annak tárgyalásaiban résztvettek a kormány részéről: Kinel és Kräfft tanácsosok.

Mellőzve a tárgyakat közelebbről nem érdeklő vitákat: mindjárt előre is jeleznünk kell, miszerint a tárgyalások áthághatlan ellentétet mutattak a földművelés képviselői, és a többi szakértők között, a mennyiben az előbbieket határozottan elleneztek a differentiáltariffákat, míg a többiek — szintoly határozottan és szintoly feltétlenül — pártolták azt.

Ez ellentét mindjárt mutatkozott a kérdés meghatározásánál. Már ekkor kijelentette dr. Meyer maga és barátai részéről, hogy az ő álláspontjuk igen egyszerű, ők egyszerűen azt javasolják, hogy minden maradjon úgy, a mint volt; s miután Kinel kijelentette, hogy először a kérdés tisztázásának, oda nyilatkozott, hogy szerinte nincs is differentiáltariffa. Ez egy üres szó, melyet csak pártszempont létesített.

Van tariffakülönbözet, de nem differentiálttariffa. Dr. Renning szerint a differentiálttariffák azon elven nyugsznak, hogy egy bizonyos helyről más meghatározott helyre feladott ugyanazon minőségű árúk, ott, a hol más pályák versenye lehetséges, sokkal alacsonyabb díjtételt fizetnek, mint máshol. Így ő idéz példákat. Béctől Tepliczbe rozstot Drezdán át küldenek. Hamburgtól Bécsig egy lowry kocsi a differentiálttariffa szerint 110 tallér, a rendes tariffa szerint 160, különbség 50 tallér, vagyis 45%; Hamburgtól Pestig 205 helyett 153, a különbség 52 tallér, vagyis 31%; Stettintől Triestig 213 helyett 133 tallér, a különbség 80 tallér, vagyis 60% stb.

Dr. Meyer ismétli, hogy szerinte nincs differentiálttariffa. Van különbözlet. A különbözlet csak a haladás kedvéért van, s így a különbözeti tariffa a haladás tariffája. Gemmingen nagyon találólag jegyezte meg erre, hogy a különbözlet nem csak a haladás kedvéért lehetséges, s így a különbözeti tariffa egyszerűen csak eltérő tariffát jelent, nem haladási tariffát.

Végül nem jutván egyességre a diferenciál-tariffák meghatározására nézve: Rodbertus javaslatára elhatározták, miszerint vizsgálni fogják:

1. azon díjkülönbözeteket, a melyek az által származnak, hogy egy állandó díj számíttatik hozzá a mértföldszám szerint való tételhez;

2. azon díjkülönbözeteket, a melyek az által állanak elő, hogy a nagyobbodó távolsággal alacsonyabb mértföldtételek alkalmaztatnak;

3. azon díjkülönbözeteket, a melyek az által állanak elő, hogy a távolságra tekintet nélkül egy összetétel állittatik fel, a mint a szükségnek megfelel, és a célznak, a melyre rendeltetett, használhat;

4. azon díjkülönbözeteket, a melyek a vasútak különböző osztályozásaiból erednek.

E négy osztályhoz még a személyes szerződések, rabattok és refaceziák járultak volna, azonban ezekre nézve egyértelműleg elhatározták, hogy azokat minden osztály mellett mellékesen fogják figyelembe venni.

Mindjárt az első kérdésnél élénk vita fejlődött ki. A földmívelési érdekeltek Guradze által kinyilatkoztatták, hogy

elfogadják ugyan e különbözetet, de a változatlan tételt igazságosan számítsák. Szerintök ugyanis a szállítási költség három alkatrészből áll. Először az a rész, a mely arányosan növekszik a befutott távolsággal; ilyenek a mozdítási költség, anyagelhasználás, a mozgó vonatok felügyelete stb. — Másodszor az a rész, a mely különbözik ugyan a nagyobb vagy kisebb távolság szerint, de nem aránylagosan, ilyenek az általános igazgatási költségek. Harmadszor az a rész, mely egyáltalában nincs egybefüggésben a szállítás hosszúságával, ezek a fel és lerakási költségek. Ha ezek tehát kifejezésre jutnak, az helyes, csak hogy szükséges volna, hogy ezeket az állam szabályozza.

Ezzel szemben Meyer és Offermann hangsúlyozták, hogy ezt meghatározni lehetlen. Eltekintve a hivatalnokok, fel és lerakási épületek, beszerzésektől, csak maga a gépszolgálatnál is lehetetlen meghatározni az állomásokon nemcsak azt, hogy mennyi esik a költségből az egyes megérkező szállítmányra; hanem azt sem lehet megmondani, mennyi esik külön egy vonatra; sőt azt sem, mennyi esik külön a teher és külön a személyforgalomra. Tehát nem lehet meghatározni pontosan, kényszeríteni pedig ismét nem volna tanácsos, mert hisz magánvasútak is vannak.

Az ily kényszerítés Krönig szerint, ha bár csak a változatlan költségekre vonatkozzék is, egyértelmű teljesen a tariffa-szabadság megsemmisítésével. Ez pedig nagyon komoly dolog volna. A jelen esetben egyenlő állandó díjakat szed ugyan a legtöbb pálya, de az teljesen önkényes dolog; mert hiszen, ha pontosan akarnák venni, nemcsak minden árúra, és minden mennyiségre, hanem egyuttal minden állomásra is külön ily díjakat kellene megállapítani, a melyek még akkor is nagyon hozzávetőlegesek volnának csak.

Brefeld ugyanez irányban azt jegyzi meg, hogy tapasztalat szerint minden üzleti költség a forgalom befolyása alatt áll. A különböztetés ennél fogva állandó és változó költségek közt teljesen önkényes, a mennyiben az előbbieket is — igaz, hogy kevésbé — a forgalomtól függenek.

Miután ezek szerint a többség ellene nyilatkozott annak, hogy ez állandó díjak meghatározhatók és szabályozandók,

egyértelműleg csupán annyi fogadtatott el az első pontra nézve, miszerint. »jogosultnak tartatik, ha a vasutak rendes díjtételökbe állandó díjakat foglalnak bele a fel és leadási állomásokon felmerülő költségek fedezésére, tekintet nélkül a szállítási vonal hosszára.«

A második kérdésnél még élesebb volt a vita.

Dr. Meyer mindjárt a tárgyalás elején jelezte saját álláspontját az egész kérdéssel szemben. Utalt arra, hogy tíz év előtt a kereskedők küzdelme volt oly éles a differenciálttariffák ellen, mint most a mezőgazdáké. Boroszlóhoz csatlakoztak a többi városok is, és csak a tengerparti városok védték azokat. Most ez már megszűnt. A differenciál-tariffák mellőzése üres frázisnak bizonyult be, mely nem ad semmi gyakorlati előnyt sem. A közbenső városok jajgattak, mert érdekeik veszélyeztetek. Csakhogy ez természetes volt, miután a vasutak a közbenső kereskedést teljesen feleslegessé tették. Most e városok iparvárosok lettek, a melyeknek érdekekben van a külön-bö-zeti tariffa. Így a boroszlói czukoriparosok később maguk kértek ily tariffát, hogy a vizen szállító magdeburgi czukorgyárakkal képesek legyenek versenyezni. Ez meg is adatott nekik, s azóta a boroszlói kamara megváltoztatta irányát, nem ellenzi többé a differenciálttariffákat, sőt folyvást kéri azokat. Így lesz a mezőgazdákkal is. És ez helyes is, mert a tariffa leszállításoknak ez a rendes útja.

A mellett tekintetbe kell venni, hogy a differenciálttariffák legtöbbször külföldi verseny következményei. Ugy ke-letkezett az, hogy az osztrák déli vasút által Bécsben ver-senyzett Trieszt Hamburggal, a mi miatt ez utóbbi irány kénytelen volt jelentékeny engedményeket tenni. Így folyt ez tovább is. És az eredmény az, hogy míg ezelőtt tíz évvel 5—6 pf. szedetett átlag mázsa-mértföld számra a német vas-úton, ma csak $2\frac{2}{10}$ pf. szedetik.

Ami szorosan a 2-dik kérdést, a lépcsőzetes tariffákat illeti: a mezőgazdák részéről Guradze kijelentette, hogy azok ellen nincs elvi tekintetben kifogása, de gyakorlatban igenis, miután a vasutak minden rendszer nélkül teszik azt. Így a felső-sziléziai vasúton Lesnicz és Cosal közt 0.357 garas egy mázsamérföld, míg ugyanonnan Stargardig csak 0.089

garas. Ily példákat lehetne többet idézni, sokszor a hosszabb vonalon háromszor nagyobb lévén a mázsa-mértföld szállítási díja, mint a rövidebb vonalon. És miután a pályák önkényének nem lehet határt vetni: leghelyesebb volna a lépcsőzetes tariffák egész rendszerét eltiltani.

Offermann ezzel szemben utal arra, hogy e tarifa nagyon is észszerű, miután hosszabb távolságra sokkal olcsóbb a szállítás, mint rövidebbre. Egy mértföld hosszú pályán legfeljebb kétszer fordulhat meg a gép, míg most átlag naponta hat mértföldet fut meg.

Gemmingen azt hiszi, hogy különösen azon tárgyakra nézve, a melyek természetes monopoliummal bírnak, tudniillik csak kevés, meghatározott helyen jönnek elő, nagyon szükséges és hasznos a lépcsőzetes tarifa.

Ezzel szemben Brefeld és mások megjegyezték, hogy vagy helyes a lépcsőzetes tarifa, s akkor általánosan alkalmazható; vagy nem: s akkor kivételeknek nem lehet helye. Miután pedig tény az, hogy a vasútnak nincs szüksége egy öt mértföldhosszú szállításhoz ötször annyi kiadásra, mint egy mértföldhosszúságu szállításra: kétségkívül áll, hogy a lépcsőzetes tarifa jogos is.

Erre elfogadtatott a következő határozat: »A gyűlés elősmeri, hogy a lépcsőzetes tariffák elve igazolva van azáltal, hogy a hosszabb szállítás a vontató erő, szállítási eszközök és személyzetnek jobb kihasználása és az idővesztés elkerülése által olcsóbb.«

A vita sulypontja azonban természetesen a 3-ik kérdésre esett.

E tekintetben Rodbertus megjegyzi, miszerint a kereskedő osztály nincs még megnyerve a differenciál-tariffák ügyének teljesen. A boroszlói határozat főleg egyes nagy kereskedők befolyása alatt hozatott csak.

Schnoor utal arra, hogy a tariffarendszernek köszönhetni nemcsak a nagy távolságra, hanem a helyi forgalomban is a leszállítást.

Reuning elsőben is kifejti, hogy minden közlekedési intézet: a posta, távirda, csatorna, hid, közut stb. a közérdeknek szolgál. Ezt kellene tenni a vasutaknak is. Ha húznak

maguk is hasznot belőle: az csak párhuzamosan lehet a közérdekkel. Ezért vannak mindenütt az államhatalom felügyelete alatt. Németországban annál jogosabb az, mert privilegiumok van a kisajátításra és üzletre is. E privilegiumot arra használják fel, hogy olcsón szállítva be magyar, orosz gabonát stb.: rontják a hazai érdekeket. Ha a vasútak ugyanazon tariffákat számítanak mind a kül, mind a belföldi forgalomban: úgy jogosan nem lehetne panaszkodni. De a vasútak különös kedvezményeket adnak a külföldi termelőknek, s ez által nagy károkat okoznak a belföldieknek. Ő úgy találja, hogy a belföldi buza, rozs és árpa mázsája a külföldi verseny folytán mintegy 10 garassal szoríttatik le. Ha már most elveszszük, hogy minden ember átlag elfogyaszt évente 7 mázsa gabonát, ez Németország 40 millió lakosa mellett tesz éven'le $93\frac{1}{3}$ millió tallérnyi veszteséget, a melyet a német termelő elveszt azért, hogy Magyarország s Oroszország stb. terményeit idehozhasssa, pusztáit műveltesse. Ez természetellenes állapot. És még inkább kedvezőtlen az állapot azért, mert készpénzzel kell fizetni e gabonát; azon termelő országoknak nem lévén fogyasztási ereje a német ipartermelvényekre, a gabonavonatok üresen térnek rendesen vissza. De ha még volna is visszteher, egy nép valóságos jóléte mindig a belső forgalmon alapul. 1823-tól 1829-ig alacsony gabnáárak mellett is nagy volt a nyomor. Az ország jóléte a földmivelő osztály jóléte és vételképességén alapul. Már pedig e tariffák egyenesen ezt támadják meg, s így nem csoda, ha hanyatlásnak indult. A vasútak nem szabad vállalatok, mert privilegiumok van. A földmivelés csak annyit kér, hogy ő se legyen hátrányban a külföldi termelők versenyé ellen. A mellett a differenciáltariffák pénzügyileg sem kedvezők, mert legtöbb esetben üresen térnek vissza a kocsik, s így kétfősen kellene a költségeket számítani. Ezeknek alapján kéri a következő határozatokat kimondani.

1. A differenciáltariffák s a refakciák a közgazdaságra, s különösen az egykoru földművelésre, és annak jövő kifejlődésére nagy mértékben hátrányosak.

2. A vasutak visszaélnék a nekik a közgazdaság emelésére adott privilegiumokkal.

3. E visszaélésnek véget csak a birodalmi törvényhozás vethet; az egyes államok nem tehetik azt; az előbbi van jogosítva és kötelezve erre.

4. Ez csak az által történhetik, hogy ha a vasutak — fön hagyatván részökre a jog, tariffáikat belátásuk szerint szabályozni — köteleztetnek, ugyanazon árúra mázsa és mért-föld számra csak egy tariffát alkalmazni és minden refakcziát megszüntetni, ellenben megengedtetik nekik a valóságnak megfelelő végállomási illetéket szedni.

Meyer figyelmeztet arra, hogy ha a különbözeti tariffák nem volnának, annak eredménye nem az volna, hogy a magyar és orosz gabona nem versenyezne a némettel, hanem csak az, hogy más uton versenyezne, s a német vasutak elveszíténék az üzletet. Már pedig, ha ily üzleten nyer a társaság: akkor erősödik, s képesebb árleszállításokat adni. E különbözeti tariffák nemcsak a verseny következtében állanak elő, gyakran más okokból is. Így, ha a vasutak nagy mennyiségű forgalom idején sok kocsit szereznek be, később ezeknek felhasználhatása végett gyakran tesznek árleszállításokat maguktól is. Igaz, hogy a német vasutak nagy részén tulmagasak a lokáltariffák, de ez nem a differentiál-tariffák hatása miatt van így. A vasutak azon iránya, hogy a nemzetközi forgalomnak tulságosan nagy hatást tulajdonítanak, kétség kívül hibás.

Krönig utal a magyar buza amsterdami forgalmára. Az illető forgalom meg volt ezelőtt vizen. A vasut nem akarta elszalasztani ez üzletet, leszállította megfelelően tariffáit, és most a közbeeső helyek, péld. Köln panaszkodnak, hogy Amsterdamba olcsóbb a szállítás, mint hozzájuk. De okuk nincs panaszkodni, mert hisz a dolog úgy volt azelőtt is, s a változás csak az, hogy most a magyar buza ugyanoda nem vizen, hanem vasuton szállítatik olcsóbban. Svájcba verseny van Havre, Rotterdam, Brema és Hamburgból, s ennek eredménye az, hogy Berlinből Bázélbe minden mázsa 9 garassal olcsóbb, ha Hamburgon át küldik. Csakugyan arra küldték, míg a berlin-bázeli direkt tariffa nem létesült. Az ellen meg a magdeburgi kereskedők szólaltak fel, természetesen alap nélkül, mert hiszen a helyzet ugyanaz maradt. A berlini kereskedő e direkt tariffa előtt is olcsóbban szállított Bázélbe, csak hogy

Hamburgon át. A mértföldszám szerinti tariffák kötelező elfogadása egyértelmű volna a verseny megszüntetésével.

Guradze megjegyzi, hogy a mezőgazdák nem azt kérik, hogy a tariffák felemeltessenek a külföldi terményekre, hanem azt, hogy a belföldi termelőknek is adassanak meg azok hasonló mérvben, hogy így versenyképesek legyenek.

Schnoor helytelennek tartja az elvet, hogy a vasutak a közérdeket szolgálják. Nyerni kell azoknak. A differenciál-tariffákat különben fel lehet használni mindenkinek, miután nyitva van az. Tény gyanánt idézi, hogy sok közép német ház tart fióküzletet éppen e miatt Bécsben.

Rodbertus utal arra, hogy a vasutársaságoknak a jelen rendszer mellett joguk van és hatalmuk is a kereskedő városokat gyárvárosokká változtatni át; — sőt a vámrendszert is gyökeresen megváltoztathatják, miután egyoldalon a védvámot jelentékenyen mérsékelhetik a külföldi árúk olcsó szállítása által, a másikon pedig felemelik. Ez kétségkívül nagy hatalom. Wolgast környékéről panaszozzák például hogy az Angolországból hozott kőszén csaknem kétszer annyi vitelbért fizet, mint a sziléziai. E mellett új megállapítási jogokat teremt a vasut, a mennyiben gyakran a kerülő utak olcsóbbak. Így Stettin a stettin-berlin-görlitzi szállításért 5 garas $9\frac{3}{4}$ pf.-et fizet, míg a körülbelül csak 10 mértföldnyivel távolabb eső Wolgastól a díj háromannyi. E mellett a tariffák oly összekuszáltak, oly zavartak, hogy nem lehet megérteni. A greifswaldi kereskedelmi kamara kimondja például, hogy a tariffák oly zavartak, miszerint a kereskedőre nézve minden számítás csaknem lehetetlen, s a miatt az üzlet legnagyobb része elmarad. A vasutak oly nagy hatalommal bírnak, a melyen segíteni kell. És a hatalmat nem ellenőrizheti a kereskedő osztály, mert nem is érti.

Gemmingen szintén e nézeten van. A tariffák szervezete általán véve nem belső szükségén, hanem a versenyen alapul. E tariffák nyomják a belföldi gabnaárakat, még pedig mestersegesen, úgy hogy a nyereség elvész. Ez fölötte fontos tünemény, melyen nem könnyű segíteni. Más termelési ágra átmenni mindig válságos, de nem is lehet, csak bizonyos korlátolt mérvig.

Igy nincs hátra más, mint bukni. Egy mély politikai kérdés jelentőségével bír e dolog, melyen segíteni kell.

Mohn elsőben is azt hangsúlyozza, hogy a vasutak nem csupa passzióból hozzák be a különbözeti tarifákat, hanem kényszerítve vannak rá. A bécs-mannheimi különbözeti tarifát például a Duna versenye okozta, a melylyel később a bodenbach-thüringi irány is versenyzett. Mindazáltal az illető vasutak először kartellre akartak lépni egymás közt az eisenachi értekezleten, csak miután az nem sikerült, jött létre a különös tariffa, mely jövedelmezőnek bizonyulván, továbbra is megtartott. Mikor ez meg volt: a tapasztalás azt mutatta, hogy Pestről Mannheimon át olcsóbb volt Párisba a szállítás, mint Strassburg felé. Tehát ez utóbbi irányban új leszállítást kellett tenni. Nehéz tehát azt állítani, hogy a vasutak szeretik ezt. Ők nem óhajtják, de kénytelenek folytatni a versenyt, másként elvesztik az egész üzletet. A lokálforgalomban nincs szükség erre, ennél fogva ott nincs is mérséklés. A bajokon tehát majdnem teljes lehetetlen segíteni.

Meyer nem szeretné felállítani e tételt. Ő azt gondolja, hogy a differenciál-tarifák nemcsak a verseny szülöttei. Sőt nagyon veszedelmesnek tartja a vasutakra nézve azt a védelmet, hogy azért nem bírják leszállítani a lokál-tarifákat, mert a differenciál-tarifáknál kimerítették erejüket. Az ily kimerítő verseny mindig rossz. A lokál-üzlet méltán panaszkodhatik ellene. Ő azonban a differenciál-tarifákat úgy fogja fel, mint a lokál-tarifák leszállításának előhírnökeit. A kik megtámadják: főleg a szabad verseny elve ellen vannak.

Weidert arra utal, hogy a differenciál-tarifák nélkül is megvolna a magyar buza versenye, mint tényleg meg is volt Délnémetországon. Franciaországban és Svájcban megnehezíti a Marseillen át tengeren behozott orosz gabona. Hogy ezzel versenyezessen a magyar gabona: jött létre a genfi tariffa. A cél tehát nem a belföldi termés ellen való verseny, hanem az volt, hogy a szállításból nyereséget kapjanak a német vasutak is. Most e verseny növekedni fog a mont-cenisii alaguton át, s az új leszállításokra vezet. E verseny üdvös, s épen azért az azt lehetetlenné tevő mértföldszámi tétel elvetendő.

Reuning ismét utal arra, hogy a vasutak tariffáit nem ismeri senki. Folytonosan változók. Ha a verseny nyomása leszállításokra vezet: az csak szörványos tünemény, s aztán a verseny nem is tart soká. A vasutaknak elég jog, ha a tariffatétel nálok hagyatik, a földművelés csak az egyenlőséget óhajtja. A földművelés régibb érdek, mint a vasut; nem szabad tönkre tenni annak kedvéért. Pedig tényleg úgy van. A vasutak óriási hatalma változtat pusztát nagyvárosokká, és megfordítva. A lokál tariffák egyáltalán nem szállíttatnak le a differenciál-tariffák után. A verseny nyomása csak ott érezhető. E verseny pedig főleg nagyobb távolságokra szól, tehát a külföldet kedvezményezi.

Offermann elősmeri, hogy egyes esetekben ártalmasok voltak a különbözeti tariffák, de sok jó oldaluk is van. E miatt nem lehet egyszerűen mellőzni azokat. Azért általános elveket nem is lehet mondani. Egyenlő mértföldszámot meghatározni nem lehet, mert egyik vonal üzlete nagyobb, s ennél fogva költsége aránylag csekélyebb, építési és üzleti viszonyai kedvezőbbek vagy kedvezőtlenebbek; ennél fogva az egyenlőséget kívánni igaztalan. A mellett ugyanazon pontok közt gyakran több vasutvonal van. Egyenlő mértföldszámi tétel mellett a legrövidebb volna előnyben, és tulhalmozva volna munkával, míg a másik nem szállítana. Tenkintetbe kell végül venni, hogy a német vasutak nemcsak egymás közt versenyeznek, hanem a tengeri, a folyói szállítással és a külföldi vasutakkal. Mindczen esetekben differenciál-tariffák támadnak, a melyeket eltiltani igaztalanság volna.

Brefeld utal arra, hogy a differenciáltariffák nagy része nem a vasutak, hanem a termelők versenye folytán jó létre. A termelők mondják a vasutakhoz, hogy némely új piacon csak úgy jelenhetnek meg, ha olcsóbban szállíthatnak. Ha a vasut belátja ezt: enged ily leszállítást bármely alakban. A birodalmi tanácsban azt állíták, hogy 1000-nél több ily tariffa van. Ő óhajtáná, ha még több volna, Ez kísérletül szolgál a vasutnak, hogy leszállíthassa tariffáit. Itt-ott talán károkat okoz, de egészben véve hasznos, és jogos is, miután a megszabott szállítás az »en gros« üzletnek felel meg. A kérdés csak az, lehet-e szabályokkal változtatni a dolgon? Ő azt hiszi

hogy nem. Ily általános elv nem is létezhetik, s azért leghelyesebb esetről esetre vizsgálni a dolgot, mint azt a birodalmi kormánynak jogában van. Az döntsön esetről esetre.

Guradze nem ismeri el, hogy a differentiál-tariffák hasznára volnának a helyi forgalomnak, mert az utóbbiban nem következnek be a leszállítások. A birodalomnak van joga egyenlő eljárást követelni.

Nathusius kijelenti, hogy a tárgyalások folyama őt közelebb vitte azon elvhez, hogy a kérdés megoldása csak az államvasutak általánosítása mellett lehet. A vasutak nagy hatalma fölötté nyomós változásokat hozott létre a társadalmi és állami életben, a melylyel számolni kell. Jelenleg a közgazdasági viszonyok főleg a vasutigazgatók személyiségétől függnék.

Weidert kinyilatkoztatja, miszerint az osztrák pályákon divatozó refakcia rendszert, a mely mellett egyes szállítók nyerne, igaztalannak tartja.

Stephan a versenyt általában helyesnek tartja a vasutakon, csak hogy az állam felügyeletet gyakoroljon. A tariffák egyszerűsítése feltétlenül kívánatos.

A határozatok következők: »A gyűlés elhatározta, hogy oly dijmérséklések is megengedhetők hosszabb távolságokra, a melyek nemcsak az üzleti költségek kisebb voltán alapulnak, akár egy egységes, nem mértföldszámra számított tételben, akár alacsonyabb osztályzásba sorozás által származzanak azok. Oly szabályzatok, a melyek által ily különbözeti mérséklések megengedhetősége korlátoztatnék, nem kívánatosak, mert a birodalmi alkotmány 45. szakaszában a birodalmi hatóságokra ruházott ellenőrzés az egyedüli és elégséges eszköz arra, hogy az egyes esetekben a közforgalom érdekében az ily mérséklések korlátozását vagy megszüntetését létesítse.«

Kimondatott továbbá, »hogy ha két hely több vasut által van összekötve, a közérdeknek nem felel meg a tehervonatok használatánál bármi akadályt gördíteni egyik vagy másik ut elé. Ennélfogva a gyűlés megengedhetőnek nem tartja ily esetekben megtiltani a hosszabb utnak egyenlősíteni díjtételeit a rövidebbével. A gyűlés nem tarthatja czélszerűnek megakadályozni Németország vasutait abban, hogy a teherforgalom

tariffáit oly helyeken, melyek szállításra a tengeri és folyói hajózást és Németországon kívül eső vasutakat is használhat-nak oly módon szabályozzák, hogy a német vasut a vízi uttal, illetőleg a külföldi vasuttal versenyezhesen.«

Ezen határozatokból látható, hogy a mezőgazdák kisebbségben maradtak.

A negyedik kérdésnél végül nem volt vita. A térfogati tariffákat ajánlotta Meyer, mint a melyeknek azon előnyük is meg van, hogy kevesebb különbözetszármazik általok. Egyszer-smind kívánatosnak javasolta kimondani azt is, hogy a fractio és speditio szétválasztása tovább is tanulmányozandó. Ez inditvány el nem fogadtatott, mivel tul esett a tárgyalandó kérdésen.

S így csupán Weidest javaslata fogadtatott el, mely szerint »a gyűlés kinyilatkoztatja, miszerint kívánatos oda működni, hogy Németország minden vasutján hasonló és egyszerűbb áruosztályozás létesíttessék.

A tárgyalások végeztével azonban Kinel kormányképviselő feleltet kívánt arra is, hogy — miután a differentiat-tariffák eshetőleg ártalmas volta általánosán elismertetett, — minő eszközökkel lehet azt ellensúlyozni?

E kérdésre nem adatott felelet. A többség azzal védte magát, hogy ők elvben nem ismerik el, miszerint a különbözeti tariffák rosszak volnának.

És ezzel bevégeződött az enquete, a nélkül, hogy e gyakorlati kérdésre adatott volna felelet, kivéve azt, a mi a vita folyamában hangsúlyoztatott, hogy nevezetesen esetről esetre döntsön a birodalmi kormány.

Az enquete munkálata beterjesztetvén, tudomásul vétetett.

Kétséggkívül áll, hogy a benne összehordott becses anyag a két vasuti törvényjavaslatban kifejezésre talált; miután azonban a két javaslat elesett, egyelőre az úgy függőben maradt, és fog maradni valószínűleg még sokáig, hacsak a vasutháló-azt tervezett megvétele nem eszközölt is gyökeres változást.

Körülbelül ezekbe foglalhatók egybe, — az egyes parliamenti vitákat illetőleg netán tehető kivétellel, — mindazok,

a mik a kormány részéről tétettek az árszabályok, és különösen a különbözeti árszabályok tárgyában.

Most következik, hogy azon félhivatalos jellegű nyilatkozatokat és véleményeket ismertessük meg — miután az eltérő szempontokat részletesen ismertette az 1872-i enquete — legalább futólag, a melyek ezen tekintetben nyilvánosságra hozattak, és a melyeknek különös súlyt vagyunk kénytelenek tulajdonítani.

Első sorban volna itt szó a német vasuti egyletről, a mely több ízben foglalkozott szintén ezen kérdéssel; miután azonban a német vasuti egylet működése az osztrák-magyar monarchiára is kiterjed: összes működését ott lesz alkalmunk mutatni be.

Ezen egyletet nem vehetvén tehát figyelembe: három congressushoz kell fordulnunk, a melyek hivatva voltak az ügygyel foglalkozni, és tényleg foglalkodtak is; t. i. a nemzetgazdák, a kereskedők és földmivelők congressusai.

A német nemzetgazdák congressusának negyedik ülésére volt kitűzve e tárgy, s az állandó bizottság meghagyásából Michaelis Otto fejtette ki vezér-elveit azon nézeteknek, a mik a congressus többsége által elfogadtattak.

Művében (*Das Monopol der Eisenbahnen; eine Denkschrift der vierten Versammlung des Congresses deutscher Volkswirthe im Auftrage der Ständigen deputation desselben vorgelegt*) következőket fejti ki (36 s. köv.) ez ügyre vonatkozólag.

A differentiál-tariffáknak, vagyis a megfordított viszonyoknak, a mely magasabb árszabályi tételeket alkalmaz mértföld számra a rövidebb, és alacsonyabbakat a hosszabb távolságokra, — oka a versenyben van, mit a nemzetközi forgalom fejleszt; e verseny annál nagyobb, minél távolabb van a két pont egymástól. Így Bécsnek gyalpuval való ellátására hat versenyut van: Stettin-Boroszló-Bécs; Stettin-Berlin-Bodenbach-Bécs; Hamburg-Berlin-Boroszló-Bécs; Hamburg-Berlin-Bodenbach-Bécs; Hamburg-Magdeburg-Lipce-Bodenbach-Bécs; és Triest-Bécs. — Ezek versenyt kezdték egymással. »Ez által szállítottak le az árszabályi tételek Bécs és az északi és keleti tenger közt oly

bámulatos alacsonyra; mert minden útnak meg van a maga érdeke, a keresztülmenő forgalomban mindaddig megőrizni osztalékát, míg az csak némi tiszta hasznót ad«.

Az emlékirat további részén kifejtetik, hogy a forgalmi eszközök növekvésével a közbenső kereskedelem jelentősége alább csökkent, mert a kikötő helyek közelebb összeköttetésbe jöttek a fogyasztás helyeivel. Ez természetes következménye a vasúti forgalomnak. Bécs most közelebb van Hamburghoz vagy Stettinhez, mint a vasútak előtt volt.

Az alacsony viteldíjak nagy távolságra a verseny következményei. Ha ugyanolyan díjak kényszeríttetnének a belső forgalomra, ezen verseny megszűnnék teljesen; mert ott nincs is verseny jelenleg. Az üzlet természete magával hozza, s azonkívül ha a pálya saját kiadásait veszszük is tekintetbe, természetes, hogy nagyobb távolságra a mértföld- és mázsaegységek leszállíthatók és a dolog természete szerint le is fognak szállíttatni.

Más oldalról a viteldíji különbözeteknek mérséklője a vasúti társulatok saját érdeke. A közbenső helyi forgalmat nem veszélyeztethetik, mert az alapja üzletüknek, s az a biztos, míg a másakra számolni állandóan nem lehet. S e tekintetben elegendő érzékenyek saját érdekeik iránt kétség kívül a vasútak.

A helyi forgalom azonban nem csak több nehézségre ad okot a kezelésnél, hanem más természetű is; mert ez utóbbi, tudniillik az átfutó üzlet az egész vonalat használja, a helyi csak egyes részeit annak. S ezért nem áll azon érvelés, mintha a kezelési költségkülönbség reá fizetése mellett a különbség ki volna egyenlítve teljesen.

Az egyenlő mértföld- és mázsaviteldíj csak akkor volna lehetséges, ha minden vasút, minden részén hasonló emelkedési arányokkal, hasonló teherforgalommal bírna, mely minden irányban egyenlően volna felosztva, hogy ha ugyanazon árúkat ugyanazon költségekhez való ugyanazon arányban lehetne szállítani; ha továbbá azon vidékek, a melyeket átszelnek, ugyanazon tömötséggű népességgel bírnának, és hasonló, nagy súlyú küldeményekben egymással teljesen összhangzó üzletágakat folytatnának, röviden, ha az egész ország ezen célra mathema-

tice volna egyformán felosztva. Ilyen azonban nincs, és ennélfogva mindig lesznek oly kényszerítő körülmények, a melyek az átlagtól eltérést indokolnak.

E mellett nem is igazságos az óhaj. Ha a pálya saját költségeit vesszszük: kis távolságra a le és felrakodási idők miatt fölötte sok vesztesége van a vasutnak, melyek kétszeres, háromszoros annyi költséget okoznak a vasútnak, mint a mennyi az átfutó nagyobb forgalomból származik. A különbözeti viteldijak ellen való támadás egyuttal támadás a szállítás olcsósága ellen is. Már pedig az olcsóság ellen intézni támadást, csak azért, mert az nem egyenletes, egyáltalán helytelen. Különös figyelmet érdemel azon tény, hogy e versenyharczban a vasútak és az illető piacoknak, — a melyekkel szövetkeztek — érdeke összeforasztódik s ezáltal a helyi érdekekkel azonosul az azoktól független társulat.

Végül azon nézetét fejti ki az emlékirat, hogy egészen helytelen nemzetgazdasági szempontból megtiltani a pályáknak azt, hogy viteldijaikat leszállítsák. Sőt az sem volna helyes, hogy az egyes esetekben a végleges döntés föntartassék a felsőbb hatóságnak, mert az állam bele avatkozása felesleges is, helytelen is, miután az üzleti viszonyokban nem illetékes bíró, és még ezen felül késedelmekre és nehézségekre adna alkalmat. Ez volna minden egészséges árszabály-politikára a legveszedelmesebb eljárás. Utóljára az süne ki belőle, hogy az állam jogot venne magának minden egyes árúra nézve megszabni a viteldíji tételeket.

Mindezeket elkerülendő az emlékirat ajánlja, hogy az állam hagyja az ügyek menetelét a maga természetes folyására; azon helyek pedig, a melyek most talán a verseny részletességének nyomása alatt szenvednek, igyekezzenek maguknak teljes verseny által biztosítani a kedvezőbb bánásmódot az árszabályok tekintetében.

1872-ben, s azután minden évben napirenden volt a német nemzetgazdák kongresszusán a vasútügy, a mely alkalommal az egyik határozati javaslat kimondatni ohajtá, hogy a vasutak az állam birtokába menjenek át, az üzlet tekintetében azonban a sineken a verseny biztosíttassék; míg egy másik határozati javaslat sürgeti, hogy az elsász-lothringeni

vasutaknál elfogadott rendszer az árszabályok s osztályozás tekintetében általánosokká tétessék. Átalában véve e két eszme képezte ez években a viták sarkpontját, a nélkül, hogy a differenciáltariffák kérdése tüzetesen tárgyalatott volna.

A német kereskedelmi kongressus több ízben foglalkozott e tárggyal, 1861-ben Heidelbergben, 1865-ben Frankfurtban, 1868-ban Belgiumban, aztán Boroszlóban, Lipcsében. A hozott határozatok különbözők voltak. Boroszlóban ezek mondatlak ki :

»1. Az árszabályok lehetőség szerint mázsa- és mértföldszámra ugyanazon egységi tételek alapján képzendők ;

»2. Ott, a hol a kényszerítő körülmények szükséglik, ettől eltérven, a közbenső állomásokra nézve egy, a végállomások árszabályi tételeivel méltányosan megfelelő arány állapítandó meg ;«

»3. Egy geographiailag távolabb fekvő állomásra az összes viteldij semmi esetre sem lehet alacsonyabb, mint az ugyanazon vonalhoz tartozó közelebbi állomásokra.«

Ezen tételekben kétségkívül ugyanazon álláspont van kifejezve, mint a melyet az egyes kereskedelmi iparkamrák jelentéseiben már azelőtt is láttunk volt. Azonban kétségkívül áll az is, hogy ezen tételekben semmi esetre sincs kifejezve mindaz, a mi a különbözeti árszabályoknál figyelemre méltó mozzanat; más oldalról pedig még ezek sincsenek semmi különös határozottsággal elmondva, s azon kifejezés, hogy »kényszerítő körülmények« (Zwingende Umstände) nem szolgálhat elég támpontul arra, hogy a kereskedelmi congressus álláspontja teljes világításba helyeztessék.

A vasútügy, és ezzel összeköttetésben az árszabályügy azonban még ezután is többször került a kereskedelmi congressus elé, s mint az egyes kereskedelmi kamarák hangulata mutatta — minden egyes alkalommal a különbözeti árszabályokra is kiterjedt a figyelem. Így az 1872. év májusán Lipcsében tartott kereskedelmi congressus bizottsága 8 pontú határozati javaslatot formulázott, a melynek pontjai közül a következők érdekelnek különösen bennünket.

1. Az 1871-dik év mutatja legjobban a határozati ja-

vaslat szerint, mennyire nem igyekszik az üzlet és kereskedelem igényeinek eleget tenni a vaspálya-hálózat.

2. A remény a verseny növekvése

a) az új csatornák építése és üzlete által ;

b) a régiekkel versenyző új vasútvállalatok engedélyezésének megkönnyítése által.

3. Ha az állam átvinné a vasúthálózatokat : azzal még nem volna minden baj orvosolva.

4. Az állami felügyeleti jogok a mostaninál erélyesebben gyakorlandók. Mindenek előtt birodalmi központi hatóság létesítendő erre nézve.

5. Az árszabályokra nézve minden leszállítás üdvözlendő még akkor is, hogy ha az ideiglenesen különbözeti kedvezményeket hoz magával, vagy az árszabályok még zavartabb rendszerét létesíti, vagy csak korlátolt időre adatik, vagy nagyobb mennyiségek szállításánál. Mindazáltal nem kevesebb van az illető vasútigazgatóságnak, mint a közönségnek érdekében megvizsgálni : vajon minden ily verseny nyomása alatt tett leszállítás nem volna-e helyesen átalánossá tehető.«

A következő pontok, melyek között a 6. a szavatosságot, a 7. a szállítási időnek megtartását; a 8. a választott bírósági eljárás behozatalát illeti,— nem tartoznak tárgyunk körébe.

Witte, képviselő Rostockból, panaszkodván a különböző vasutrendszernek fölött, melyeknek természet szerű nyilvánulása az árszabályozati és a kezelési többféleség : két javaslatot mutat be; egyik az, hogy az összes német vasúti hálózatra nézve egy közös hálózat állíttassék fel; a másik az :

»A központi vasúti hatóság eltörölvén az árú minden osztályozását, hozza be minden államvasútra Németországon a kocsibér-tarifát (Wagenraum), a mely oly jótékonynak bizonyult be Elsass-Lothringiában, és már eddigelé is elfogadtatott a német délnyugoti egyesület által, és tegyen meg minden kitelhetőt arra, hogy az említett árszabály elfogadtassék a magánvasúttársaságok által is.«

E kérdések fölött hosszas vita támadt, a melynek vég-eredménye az lett, hogy a bizottság javaslatai fogadtattak el,

kivévn a 8. és a 3. pontot, mely utóbbi körülmény annyival nagyobb figyelmet érdemel, miután a kérdéses pont az állam vasutak átalánosításának eszméje ellen volt irányozva; s így közvetve a Handelstag az államvasutak eszméje mellett, — semmi esetre sem ellene, — tette nyilatkozatát.

Lehetetlen azonban elhallgatni, miszerint a kereskedelmi kongressusok határozatait egymásután tekintve, lényeges haladás mutatkozik a differenciál-tariffák javára. Így, hogy csak egy példát hozzunk fel, az 1865. kongressus határozata 3. pontjában kimondja, miszerint azok önkényes módon változtatják meg a kereskedelmi és ipari termelés feltéleit, és minden ily esetben ellentétesek a közgazdasági érdekekkel. Mig ezzel szemben az 1872-diki lipcei kongressus határozatának 5. pontjában örömmel üdvözöl minden árleszállítást még akkor is, hogy ha az ideiglenesen különbözeti kedvezményeket hoz magával és a tariffa-rendszert még kuszáltabbá teszi. Ezen ellentétek kétségkívül igazolják, hogy a kereskedelmi kongressus irányadó emberei lényegesen megváltoztatták a differenciál-tariffák tekintetében nézeteiket s eleintén általában ellenezvén azokat, végül átalán és elvileg véve, azoknak pártolói közzé léptek.

Hátra vannak még a mezőgazdák.

Átalában véve az 1872-ki enquete tanúsága szerint ezek a legcsökönyösebb ellenei a differenciáltariffáknak. 1872. év júliusán a szász mezőgazdák Dresdában tartott kongressusa alkalmával a napirenden állottak a differenciál-tariffák ügyei is. A többi nyilatkozatok hasonlók ehhez.

A tárgyalások alkalmával az indítványozó gróf Lippe-Weissenfeld által kiemeltetett, hogy a vasúttársaságoknak adott kisajátítási jog azért indokolt, mivel ezen kisajátítás által oly vállalat létesül, mely a közjóra szolgál. Azon lényeges viszonynál fogva azonban, a mit a vasúttársaságok teremtettek, e tétel nem áll. A differenciál tariffák által visszaélnék a vasutak jogaikkal s különösen a mezőipart sujtják. Pestről Lipcsébe például 100 mázsa búza fizet mértföldszámra 18 garast s 5 pfenniget; Hoftól Lipcséig ugyancsak 100 mázsa és mértföld számra 1 tallér 4 garas és $8\frac{3}{10}$ pfenniget. 100 mázsa borszez Boroszlótól Lipcséig mértföldlen-

ként 24 garas 6 $\frac{1}{2}$ fillér jó; Freibergtől Tharandig pedig 2 tallér 2 garas 8 $\frac{9}{10}$ pfennigért. A két különbség ott főnebb 16 garas 3 pfennig; itt 1 tallér 8 garas 2 pfennig lenyomja a belföldi búza és a belföldi borszesz árát, a külföldi javára; és ilyformán a vasúttársaság önkényűleg a belföldi piaczkokon egyedáruságot eszközöl a külföldi terményeknek. Ez nem helyes, mert még a társaságok álláspontjából sem indokolható. Azok ugyanis nem tisztán nyereszkeskedő társaságok, a melyeknek csupán arra terjed ki gondja, hogy saját vállalatuk virágozzék; részvényeseik zsebe teljen, hanem egyúttal olyanok is, a melyeknek a közjóllét céljait is figyelembe kellene venni. Már pedig azon monopol által, a mely a galicziai és magyar parasztot emeli, rontja a belföldi földmívelést, s még azon kifogás sem áll meg, hogy a fogyasztók olcsóbban kapván a cikkekét meg, ez által a termelők netaláni vesztesége helyreépíttetik, miután a mezőgazdaságon ütött csorba minden egyes esetben sokkal mélyrehatóbb, semmint azon előnyök, a miket a vidék fogyasztó közönsége nyer. E mellett tekintetbe kell venni, mennyi kárt okoznak az üresen visszatérő vonatok már csak az idővesztéséért folytán is, miután a közbenső forgalomban használtatván a kocsik, a visszatérés nem vett volna annyi időt igénybe. Lerontatik ez által nem csak azon vám hatása, a mit a törvényhozás rendelt a belföldi termelés védelmére, hanem lerontatik egyúttal a távolság is, mely megsemmisül az árszabályok nyomása alatt. A verseny feladata az, hogy a nagy drágaság és a nagy olcsóság kikerültessék, és hogy minden szükséglet épen saját mérvéhez aránylagosan legyen fedezve. Ez azonban épen nem éretik el mesterségesen teremtett verseny nyomása alatt, a mit egy önkényű vasúttársaság szeszélyes, vagy más, de bizonyosan nem a közjó érdekein alapuló okok miatt akár mikor megsemmisíthet újra, és pedig akkor, a mikor már annak mesterséges emelése által a belföldi termelést teljesen sikerült tönkre tennie. Azon kiindulási pont, a melyet a vasutak szoktak rendesen elfogadni, hogy olcsó élelmi eszközökről kell gondoskodni minden áron, nem csak azért hibás, mert ők föltötte bajosan képzelhetik magukat a törvényhozás szerepébe, a mely életre költeni, vagy megsemmisíteni egyaránt hivatva

van valamelyik ágát a belföldi termelésnek, hanem azért sem, mert egyik vagy másik ág nyomása az egész országra kihat. Ezért a mezőgazdák kívánsága mindenek előtt az igazság; s ez igazságosság érdekében nem is kívánhatnak mást, mint azt, hogy bárminemű, de egységes árszabály állíttassék fel a törvényhozás által, s ezt, de csak is ezt használni legyen teljes szabadságuk a pályáknak.

A határozati javaslat, a mely elfogadtatott, így szól:

»A különbözeti árszabályok mellőzése a nép jóllétének egészséges kifejlődésére szükséges feltétel.«

A földmivelők többi kongressusainak nyilatkozatai teljesen hasonlóak lévén ehhez, bátran mellőzhetők.

VII.

A különbözeti árszabályok nálunk.

Az osztrák-magyar birodalom viszonyairól szólván: figyelmünket feleslegesen nem fárasztandók, az osztrák viszonyokat egyenesen mellőzhetjük, részint azért, mert a mi a törvényhozást illeti: a mult idők kapkodó s illetőleg az állam pénzügyi szerencsétlen viszonyai által igényelt határozatlan vasuti politikája, a mennyiben tárgyunkat érdekli, a magyar viszonyok ismertetésénél is érintve lesz: a mi pedig az egyes pályák által felvett irányokat illeti: a nagy német vasuti egylet működésében, melyhez az osztrák és magyar vasutak túlnyomó részben bele tartoznak, — körülbelől érintve van minden fontosabb mozzanat, a mi ez ügyre befolyást gyakorolt.

Legtermészetesebbnek látszik tehát épen ezzel kezdeni meg nálunk a szemlét.

Azon visszapillantás a »német vasútigazgatóságok egyletének alapítása és tevékenységére« (Rückblick auf Gründung und Wirksamkeit des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen), melyet az alapítás 25-dik évében Fournier, az üzletvezető berlin-anhalti társaság részéről adott ki, közvetkező adatokat ad (15—20. lap) e tekintetben:

»Nagy fáradságok állottak útjában egy, a teherforgalomra vonatkozó szabályzat kidolgozásának és közös elfogadásának, és csak hosszú fáradságos munka után sikerült egy, ha nem is tökéletes, de mégis kielégítő eredményhez jutni. Már azon bizottság által, mely a köln-minden-i igazgatóság

elnöklete alatt 1847. év októberén Hannoverben ülésezett, az állapítottatott meg ezen szabályzat feladatául : hogy a vasutak és a közönség közt fönálló viszony szabályoztassék, a kölcsönös jogok és kötelezettségek megállapíttassanak, nevezetesen pedig oly berendezés létesíttessék, a mely az összes német vaspályákat a közönséggel szemközt, mint egy igazgatás alatt állókat láttassa, és ezen célra az egyleti igazgatóságok köteleztessenek, az áruszállítást minden, a teherforgalomra berendezett állomásra és állomásról átvenni a nélkül, hogy a kereskedők szállítókról legyenek kénytelenek gondoskodni.«

Ez 1856-ban lépett életbe s 1860-ban változtatások végett hivatván fel az egylet, 1862-ben némileg módosítottatott. Ezen szabályzatnak azon részeit, a melyek a kezünk alatt levő tárgyat tüzetesebben érintik, már ismertettük, a különbözeti tariffák német fejlődéséről szólván.

Habár ezen igyekezetek oda voltak irányozva, hogy az egész egylet részére hasonló forgalmi intézkedések létesíttessenek; mégis tekintetbe véve, hogy ily cél a törvényhozás és némely, a vasúti forgalomnál alkalmazott rendelkezések különböző volta miatt Németország különböző vidékein nehezen lehet elérhető; már korán elismertetett az először a bécsi 1849-diki közgyűlés alkalmával említett azon kívánság, hogy némely fontos, egy csomó pályát felölelő forgalmi utakra különös szövetségek alapíttassanak, a melyek magukat a közönséggel szemben minden tekintetben, mint egy és ugyanazon igazgatóság állítsák szembe, a mennyiben egyenlő áruosztályozás mellett az egész szövetségi utra egybe foglalt árszabályi tételket képezzenek, és teljesen egyöntetű rendelkezéseket bocsássanak ki ugy a személyek, mint az áruk szállítására — keresztül futó személy- és tehervonatok létesítésével kíséző felügyelők mellett; a vitel és szállítási díjakat pedig a közösen viselendő kárpótlási stb. illetékek levonása után, meghatározott arányokban és közös leszámítoló irodák felállításával mellett oszszák fel maguk közt. Ily szövetségek képződtek 1848-ban az északnémet; 1852-ben a középnémet; 1853-ban a rajna-thüringi; 1856-ban a keletfriz-thüringi és a keletfrizrajnai; — 1857-ben a nyugat-német; 1859-ben a hannover-thüringi és a hannover-

bajor; 1863-ban az 1856-ban alakultak felbomlása mellett a vestfáli és a délnémet; 1865-ben a jobb-rajnai és a porosz-braunschweigi; 1869-ben az észak-nyugat-német- és a sziléziai-rajnai; 1870-ben a szász-veszfáli stb.

A szállítási viteldíjak tekintetében már az 1847-ki hamburgi közgyűlés egyhangulag elismerte, hogy nagy mértékben kívánatos az egyesületi árúra, azaz minden több, mint egy egyesületi pályát érintő árúra nézve, — habár nem egyenlő árszabályi tételeket, hanem legalább is egyenlő osztályokat állítani fel. Habár az ezen tárgyra való ismételt visszatérések alkalmával lehetetlennek látszott, mindenütt egyenlő osztályozást és egyenlő árszabály-tételeket létesíteni, oly megállapodást, a mely a kereskedelem érdekében fekvő, csak is folytonos árszabály leszállítás által kielégítő versenyvágyat egészen megsemmisítené, a mely mellett ezenkívül a különböző építési és üzleti viszonyokra, illetőleg a különmemű építési és üzleti költségekre semmi figyelmet nem lehetett volna fordítani, mégis különös vasuti szövetségek alakítása által mindenik szövetségben a lényegesebb árszabályi határozmányok tekintetében egyenlőség éretett el.

»Azonkívül elhatározta a müncheni 1857-i közgyűlés, hogy a német vasutak minden árszabálynál a rendesszállítási osztály I. a mérsékelt II., és az alá rendelt osztályok A, B, C-vel jeleltessenek, a gyorszállítmány tételei pedig a rendes osztály bezárt betűivel jeleltessenek.«

»Azon óhaj élénkségénél fogva, legalább az árszabályok osztályozása tekintetében, — fentartva minden igazgatóságnak a szabadságot az árszabályi tételek magasságára vonatkozólag, mely ép oly kevésbé szabályozható akár az igazgatóságok összesége, akár a törvényhozás által, mint bár mely más árú ára, — teljes egyenlőségre jutni: ezen irányban további előhaladás lesz szükséges, előhaladás, a mely, részben már a különböző pályaszövetségnek árszabály-szövetségre való egyesülése által el is éretett.«

Ime ezek foglaltatnak az 1871-ki berlini gyűlés előtt készült jelentésben, a mely alkalommal a magyar-osztrák pályák részéről egy indítvány adatott be az egyöntetű osztá-

lyozás létesítése végett. Ez indítvány egy bizottsághoz utasított, a melynek tagjai a berlin-anhalti és a cseh-nyugati pályavoltak. Ezen bizottság jelentése, mely az 1873. januári frankfurti rendkívüli közgyűlésen elfogadtatott, fölötte érdekes.

A jelentés először is azon elv ellen fordul, hogy a súly és terjedelem szerint történjék az osztályozás. Ez igaz, hogy megfelel a pálya saját költségeinek és egyszerű is, mert a csomagolás egészen a szállítók kezébe menne át; azonban nincs figyelembe véve az, hogy némely időben a visszaszállítás fölötte olcsó, mert a nélkül a forgalmi eszközök pihennének, a mi költséges. Különösen bajos azonban a dolog, mert magán vasutakról is van szó. Ez utóbbiak, mint iparvállalatok, kénytelenek azon helyzetben lenni, a forgalmi fejlődésbe felhívólag bele nyulni, árszabályaik alakítása által magukat az iparhoz bizonyos mértékig hozzá kötni, a forgalmat teremteni, felnövelni és vállalatokhoz bilincselni. «Mig más részről az is jogos, ha ily esetben a szolgálat értékét nem a szerint mérik csak, a mibe nekik került, hanem a szerint is, a mint az illetőnek értékes az.

Az árszabályoknak nem csak az egyszerűség feladatuk, hanem az is, hogy jövedelmezzenek és az ipart élénkítsék. Ezt a jelen teszi. »Nevezetesen nem lehet eltagadni, hogy épen bele ragadások által az ipar és kereskedelem fejlődésébe a virágzásnak induló iparágak és kereskedelmi helyeknek olcsóbb árszabályok nyújtása által, a vasutak sokat működtek közre az ipari felvirágzásra. Oly árszabályrendszer, mint a mely javasoltatik, a vasutak részéről minden ily működést lehetetlenné tenné.»

A szállítók beavatkozása aligha volna kívánatos a közönségre. Ha a vasutak lemondanának a tariffajogról: akkor a javak össze szedése stb. valószínűleg a vasutakéhoz hasonló nagy szervezettel történnék. S azok nem ellenőrizve a törvény által hatalmaskodnának; »a szállítási vállalatok vennék át tényleg a vasutak mai állását az iparral szemben és az utóbbiakat csupa fuvarosokká tennék.»

Bizonyosan e szállítók annyival is inkább fentartanak az új érték szerinti tariffát, mert szavatosság volna a fő; s így — mint a hajódiagnál, — a conjuncturák szerint is vál-

tozva, — még zavartabb és complicáltabb volna a tarifa, mint most.

»Végre nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a pusztán csak a kocsi használatán nyugvó árszabályrendszer fölötté nehézze tenné a társaságoknak a versenyt. Szabály szerint a verseny csak határozott czikkekre szorítkozik, ezen árszabályrendszer szerint pedig egyes czikkekre nézve a leszállítás ki volna zárva, mindig csak az egyes osztály tételeit kellene mérsékelni és ez által oly nagy áldozatot hozni, hogy a legnagyobb esetben szívesen lemondanának róla.«

A mellett egyleti nehézségek is vannak. Egyik árúra emelkedés, másra leszállítás következnek az egyöntetű osztályozásból. A társaságokra nézve azonban hova-tovább annál nagyobb lesz a veszteség, mert lassanként a fedetlen kocsiszállítmány eltűnik, mert a saját költség elvénél fogva a pályának nem nagy áldozatába kerülend minden kocsit befedetni. Nem kell feledni azt sem, hogy igen sok érdek alapul a jelen rendszeren; »különös mérséklések folytán, a melyet itt és ott bizonyos czikkek, vagy bizonyos kereskedői helyek élveznek, bizonyos vidékeken gyárak állottak elő vagy különös kereskedelmi viszonyok képződtek.« Ezeket a változtatás megrázná; ezért óvatosan használandó s még ha elfogadtatnék is, nagy figyelemmel és kimélettel kell életbe léptetni.

Ezek helyett a bizottság ajánlotta, hogy legyen megkülönböztetés a gyors és a rendes szállítmányok közt, ezek ismét I. II. és kocsi-rakodási osztály, a mihez jönnének a különös tárgyak; s végül a különös árszabály. Minden az osztályozásra vonatkozó kérdés egy egyleti hatósághoz viendő. Azonban még ezen szabályzatok sem fogadtattak el.

Ha kissé tovább időztünk ezen nagy fontosságu és tárgyunkat oly közlő érdeklő kérdésnél: annál rövidebbek lehetünk az osztrák-magyar monarchia területén jelenleg és a multban érvényben állott szabályzatokra vonatkozólag.

Első ezek közül az »1851-ki november 6-án kelt császári rendelet, mely által egy vaspályaüzleti rendtartás bocsáttatik ki minden korona ország számára« (a közönséges birodalmi törvény és kormánylapból 1852. I. darab, I. szám).

Ebben a 7. §-ban kimondatik hogy :

»A menetrend és dijszabások, valamint a személy- és árúforgalom iránti határozatok megváltoztatásai, hatályba léptük előtt 14 nappal közhírré teendők.«

A 66. §. így szól:

»A magánvaspálya-vállalatok kötelesek, az általok megállapított menetrendet, a személy- és árúforgalmi dijszabásokat és határozatokat, kihirdetésök és megváltoztatásuk előtt, mindig az álladalmi kormány elébe terjeszteni.«

»Különösen tekintettel a főálló jogokra az álladalmi kormányt illeti azon jog, miszerint köztekintetekből a túlságzott követeléseket a dijszabási tételekben mérsékelhesse, a menetrendet, a más vaspályákhoz csatlakozás figyelembe vételével szabályozhassa és az üzleti eszközök minőségét megállapíthassa.«

»67. §. A mi a 66. §-ban a dijszabásról általában rendeltetett, az a magán vaspálya-vállalatok által megállapítandó biztosítási és más mellék-illetményekre nézve is érvényes.«

Egyszersmind a 73. §-ban egy főfelügyelőség is állíttatik fel, mely a 77. §. értelmében az árszabályok pontos kezelésére is felügyel.

Van ehhez csatoltan 1854. szeptember 14-én a kereskedelmi, ipar- és középítészeti miniszteriumnak rendelete (Birodalmi törvénylap 1854. LXXXII. db 238. sz.); ez azonban csak a vaspálya-engedélyezés körül való eljárásra vonatkozik. Ugyszintén az 1860. decz. 10-ki szerződés a cs. kir. hadügy-miniszterium, s az akkor működő hat vasúttársulat között kötötve, csupán a katonai szállítások tárgyában rendelkezik.

Hasonló rendelkezéseket tartalmaz az 1863-diki junius 30-ki üzlet-rendszabályzat, a mely az egyes vasúttársaságok részéről csaknem minden tekintetben a német minta szerint állíttatott ki.

Igy például a tiszavidéki vasúttársaság üzleti szabályzata, mely a cs. kir. kereskedelmi és közgazdasági miniszterium részéről 1863-ban 8548/732. sz. a. erősített meg, csaknem minden tekintetben megfelelően van szerkesztve s a 36. §-ban mindazon rendelkezések befoglaltatnak, némi rendőri intézkedések beletoldásával, a melyeket a németeknél láttunk

volt, s a mi annál természetesebb dolog, miután az egyleti árúforgalmi szabályzat nyomása alatt készült mind a kettő.

Mint történelmi tényt meg kell emlitenünk, miszerint az 1836: XXV. tcikk az ország magános vállalatairól, a melyben a 13 vasut építése mondatott ki, főleg azon érdektségnek volt köszönhető, a melyet a magyar országgyűlés köreiben költött fel a galiczia-bochniai vasut építésére adott engedély. E vasút ugyanis arra volt hivatva, hogy Galiczia termékeny téreit közelebb hozza Bécshez, s ezáltal Magyarországnak termelésének és kivitelének veszedelmes versenytársat szerezzen. Határozottan kiviteli szempontokból javasoltatott tehát a vasutvonalak építése, hogy az eddig elfoglalt piacokat megtarthassa a magyar termés.

Érdekes e törvény 4. §-a, mely a tariffákról így szól:

»Ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérzedés mikor kezdődjék és hány esztendőig tartson, a főkormányzók a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni, s határozatában a kijelölendő esztendők lefo-lyásáig legkisebb változtatás sem történhetik.«

Oly szabadság adatott volna tehát a vállalatoknak, mely nem lett volna csak az egyenlő elbánás elve által korlátolva. Szerencsére azonban az események folyamata sokkal hamarabb felvilágosítá az intéző köröket a vasutak korlátozásának szükségességéről, semmint maguk a vállalatok létesültek volna.

A vasutak ügyére vonatkozólag az 1867. XVI. czikk VIII. szakasza azt mondja:

»A létező vasutak mind a két államterületen egyenlő elvek szerint kezelendők.«

»Az ujonnan építendő vasutakra nézve, a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják, egyforma építési és üzleti szabályok veendőek alkalmazásba, különösen az 1851. november 16-ki vasuti üzletrend és az 1863. június hó 30-ki vasuti üzletszabályzat mind a két állam területén változtatlanul meghagyatnak mind addig, míg kölcsönös egyetértéssel

mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.«

Ime, ez egyetlen általános vasuti törvényünk, miután a kereskedelmi törvény 422—433. §§-ainak határozatai a tariffa-ügyben semmit sem határoznak.

Ezen törvényre van alapítva az új üzletszabályzat, a mely a magyar kormány részéről 1872. július 1-én 11434. sz. a. hirdettetett ki.

Ennek életbejöttét azonban még a bécsi kereskedelmi és iparkamra által összehívott, ugynevezett Transport-Enquete előzte meg, a melynek harmadik osztálya foglalkozott a vasuti árszabályok kérdésével, a melynek tárgyalásába az érdekelt vasutttársaságok egyszerűen azért nem akartak beleszólkozni, mivel jelenleg az összes vasutak szabályozásáról van szó, már pedig az árszabály ügye mindegyik vasutttársaságot külön illeti.

Az ezen enquete által felállított kérdőpontok közül különösen az 5. pont vonatkozik a különbözeti árszabályok kérdésére. Ez így szól:

»Mily mérvben károsíttatik bebizonyíthatólag a helyi és a belföldi forgalom a különbözeti, kapcsolati és átviteli tarifák által? Mily következmények folynak ebből s mint volna a kérdés megoldható?«

A többi kérdések közül a 6-dik az ugynevezett irány és idénydíjak tekintetében tesz kérdéseket; [ha vajjon megengedhetők-e azok továbbra is; a 10-dik a visszatérítések és refakcziákra nézve teszi ugyanazon kérdést; végül a 12-dik kérdés a Bécs és netalán más fontosabb kereskedelmi városok részére igényelt különös tariffa-politikáról tesz kérdést.

Ezen osztály javaslatai azonban sok tekintetben figyelmet érdemelnek. A viteldíj képzésénél öt tételt ismer el jogosultnak; ezek: a) az illető cikknek általános gazdasági fontossága; b) a rakhatás; c) a mennyiség, mely szállíttatik d) a viteldíj befolyása az illető cizikkre; e) hogy mennyiben képes az illető cikk forgalomfokozásra. Azonban még ezeken kívül is lehetnek az egyes vidékek nemzetgazdasági természeténél oly eltérések, a melyek különös bánásmódot igényel-

nek, és így az árszabályok elég nagy körben mozoghatnak. Az államvaspálya társaság új osztályozását fogadja el.

A mi magát a különözeti árszabályokat illeti: ezekben van összefoglalva a szakosztály véleménye:

»1. A zóna árszabályok, a melyek éltető elemei a pályáknak, kereskedelem és iparnak, fontos elven nyugosznak és megtartandók. Belföldi alkalmazásoknál azonban fön volna tartandó azon elv, hogy a szállítás rövidebb távolságra ne legyen absolute drágább, mint a hosszabbnál.«

Ezen árszabály szerinte indokolt azért, mert a rövid szállítás aránylag mindig drágább, mint a hosszú, s mert a vaspályák a nagyobb távolságokon nagyobb versenynek is vannak kitéve. E lépcsözetes csökkenést azért is ajánlja a bizottság, mivel a mellett fön lehet tartani a távolsághoz arányosan a díjtételeket, s nincs kényszerítve a vasut, mint a különözeti tariffák más eseteinél gyakran előáll az eset, — rövidebb távolságra absolute magasabb díjakat szedni. Különösen fontos azonban a zóna-árszabály a belföldi termelvények nemzetközi versenyképességére nézve.

2. Kiviteli tariffák emelik a jóllétet, s legyenek lehetőleg alacsonyok; úgy azonban, hogy az által a belföldi forgalom ne terheltessék, s a nagy gyűlhelyekre (Bécs, Pest) felállított belföldi árszabályok összeségökben a kiviteli árszabályoknak feleljenek meg.

Megjegyzí azonban ez árszabálynál a bizottság, hogy ha egyes forgalmi nagy helyeknek, például a határozat szerint Bécsnek és Pestnek oly előnyök engedtetnek, a melyek mellett ott tariffaemelés nélkül is megszakasztathatik a szállítás, az ellentétben van e tariffa elvével, és épen azért kívánatos, hogy e megszakasztási jog kevésé vétessék igénybe.

3. Hogy ha a beviteli tariffák sértének valamely belföldi ipart: ezen iparnak a belföldön is oly olcsó tariffák adassanak, hogy az a külföldi versenynyel szembeszállhasson.

Szembeszökő, hogy a bizottság itten határozottan védvami álláspontra helyezkedett, a mennyiben nemcsak azt ajánlotta a vasutaknak, hogy a külföldi ipar határos versenye esetén a fenyegetett ipar belföldi tariffáit szállítsa le, hanem egyenesen felszólítja a vasutakat, hogy behozatali tariffáiknál

vegyék tekintetbe a belföldi ipar helyzetét, s a szükséghez képest védelmezzék azt.

4. Az átmeneti tarifák a kikötők emelése céljából annál inkább is minden áron ápolandók, mert nem ártanak más tariffaformáknak.

A bizottság ugyanis úgy találja, hogy az átvitel által a vasút minden esetre nyereségre tesz szert, melyet esetleg lokáltarifái leszállítására használhat fel, míg a belföldi iparnak nem árt, miután az illető külföldi árú más uton, de még is oda ért volna. Ez tehát tiszta haszon.

6. A belső forgalom szövetségi forgalma erősbitendő, miután az által csak egyszerűsítettnek a díjtételek, s a vasutak egymás kocsijait használhatván, gazdaságosabb is lesz a forgalom.«

Különös figyelmet fordított a bizottság az irány- és az idénydíjakra. Elismervén, hogy mind a két faj a verseny szempontjából jó legtöbbször létre: nem hunyhatott szemet azon körülmény előtt sem, hogy az iránydíjak által gyakran visszzszállítmányra tesz szert a vasut, gyakran pedig a kivitel előnyére nevezetesen emeli a hazai termények versenyképességét; hogy az idénydíjak által gyakran kikerüli a vasút, vagy legalább kisebbíti az őszkor tapasztalható üzlettorlódást, s a mellett nyárban szerez forgalmat, midőn különben hevernének kocsijai. Ezeknél fogva a bizottság átalában véve az iránydíjak föntartása mellett nyilatkozott, azon föntartással, hogy a közbeneső állomások ne terheltesse meg jobban a végállomásoknál, az idénydíjakat szintén föntartatni óhajtja, bár lehetőleg állandósítva téli és nyári tarifák minőségében; egyáltalában pedig ajánlja a vasutaknak, hogy figyelemmel kísérjék az üzleti conjuncturákat, s ahhoz alkalmazzák tarifáikat.

Ezek azon tételek, a bizottság 3-ik szakosztályától megállapítva, — a mely melleleg megjegyezve, az elszász-lothringeni, a térfogat és a súlyra alapított viteldíjat sem jogosnak, sem kívánatosnak nem tartja, a melyek szorosan vonatkoznak a kezelésünk alatt álló tárgyra. Még egy pár mellékes kérdés is van.

A visszaszállítási tarifákon kívül az ugynevezett re-

fakcziák is tárgyalattak, tudniillik azon leengedések határozott küldeményekért a viteldijakból, a melyek ugyan nyilvánosan nem tétettek közzé, mindazáltal hasonló feltételek mellett mindenkinek megadatnak. Ezekre nézve a szakosztály véleménye az, hogy ezek csak oly esetekben engedendők meg:

»1. Ha arról van szó, hogy egy cikk a forgalomba ujlag behozandó, vagy egyik zónából a másikba szállítandó, vagy csak kísérletképen;

»2. hogy ha vízi vagy száraz utak részéről vonalverseny van. Azonban még ezen esetek közül is az előbbiben közzé teendő az.«

A bizottság eszmemenete ugyanis az volt, miszerint a refakczia adásnál a vasútak csak azt teszik, mit a nagyban kereskedők tesznek; ez azonban a közönségnek nem szolgál hátrányára, ha e refakczia nem csak egyetlen egy személynek adatik meg, s így nem teremt monopoliumot. E mellett világosan előnyös a refakczia 'ott, hol új cikk hozatik üzletbe, a hol tehát a vasut kísérletképen teszi azt. A verseny nyomása alatt adják a pályák a legtöbb refakcziát. Ezt azonban nyilvánosságra hozni azért nem tartja jónak a bizottság, mert akkor a másik versenyző vasut is azt tenné, s a vége kartell lenne. (Hogy ez mily ferde okoskodás: azt alig szükséges megjegyeznünk.)

A mi azon további kérdést illeti, hogy Bécsnek adandók-e kedvezmények, a mi a questionnaire 12. pontjánál állítatott fel, a bizottság oda nyilatkozott, hogy adandók hasonló körülmények között más városnak is, például Pestnek, és hogy a fővárosok illetén kedvezményezése a vidéknek is javára lesz. Fiume és Trieszt egyenlő mérvben nyerjenek jótéteményeket.

Fölötte távol menne az egyes további javaslatokat és indítványokat érinteni, a melyek egyes kérdésekben adattak az említett szakosztály által, a melyek azonban tárgyunkra oly szorosan, mint az eddig említettek, nem tartoznak, s a melyek épen azért mellőzhetők is.

A tanúk által felhozott egyes sérelmekre sem lehet itt szándokunk kiterjeszkedni. Semmi olyan új eset nem hozatott fel, a minek hasonmása más országokban ne fordult volna

már elő. Egy pár feltűnő esetet jegyzünk meg csak. Így konstatáltatott, hogy Bécsből Bodenbachba a fonál 1 frt 70 krt fizet, Manchesterből ugyanoda csak 1 frt 50-et; konstatáltatott, hogy a buza Pesten megszakítva 6·8 krral többet fizet, hogy Sziszechtől a fa Velenczébe kevesebbet fizet, mint Trieszt és Fiuméba 12—13 krral; a hordó Pestről Prágába 3 krral többet fizet, mint Hamburgba. Némely szakértő azonban határozottan pálczát tört a differentáltarifák mellett, a melyek a belföldi termelésnek előnyére váltak. Különösen ki kell emelnünk Strasser Alajos, budapesti nagykereskedő meleg védelmét a refakciók mellett, a melyek segélyével lehet szerrinté üzletet teremteni a vasútnak akkor is, midőn különben pihenniök kellene. Különben természetes, hogy a tanúk nagyrésze ellene nyilatkozott a refakciók rendszerének.

A mi a gyakorlati eredményt illeti: az csupán abban nyilvánult, hogy miután, mint említettük, a harmadik osztály javaslatai érdemleges tárgyalás alá nem is kerültek; a második osztály véleménye alapján adatott ki azon új üzletszabályzat, a mely az 1867. XVI. t. cz. értelmében lépett életbe úgy az osztrák, mint az 1872-ki 11434. számú körrendelet alapján a magyar területen.

Ezen üzletszabályzat, mint azt a második szakosztály véleménye alapján maga a nevezett kereskedelmi kamra is kívánta volt, semmi újat nem foglal lényegileg magában, miután a német üzletszabályzatot honosítja meg, még pedig meglehetősen rossz fordításban és az eltérő körülmények által igazolt némi lényegtelen változtatásokkal nálunk. — Ezzel hosszabban foglalkozni a főnebb elmondottak után teljesen felesleges.

Az 1874. június 10-én kelt 9821. sz. a. miniszteri rendelettel különben is érvényen kívül helyezett ez üzletszabályzat, valószínűleg a főnebbi okok méltánylása folytán s az időközben létesült változtatásokra tekintettel egy új üzletszabályzat bocsátatott ki, melynek 52. §-a szól a tárgyról. E szakasz ide vonatkozó részei így hangzanak:

»Mig s a mennyiben közös szállítási árszabályok közhirrétve nincsenek, a díjak egyes vaspályák, illetőleg vaspályakötelekek kihirdetett árszabási tételeinek összegezése utján számi-

tandók ki. Az árszabásban foglalt szállítási díjakon, és az abban előrelátott teljesítmények különös díján kívül, másnemű illeteket követelni nem szabad. A vaspályának készpénzbeli kiadásai (péld. az át-, ki- és beviteli illetek, továbbá az átszállításért és az árukon, ezeknek a szállítás ideje alatti fentartása czéljából kül- vagy belminőségük és természetüknél fogva, esetleg szükségessé vált igazításokért fedezett költségek) megtérítendők.«

»Ha egyes vaspályák az árukat a feladó lakásáról elhordoztatják, a hajókból kihordatják, az átvevő lakására vagy bármely más helyre, például rakhelyekre, közraktárakba, oly fészerekbe, hol azok megvizsgáltatnak, hajókra stb. vitetik, ezen teljesítményekért a vaspályáknak a díjszabásban látható illetek fizetendők.

». . . 30 kilogramnál kevesebb súlyú küldemények 30 kilogrammal vétetnek, az ennél nagyobb súlyúal bíró küldemények darabárúknál 10, egész kocsirakmányoknál 100 kilogrammal olyképen emelkednek, hogy minden megkezdett 10, illetőleg 100 kilogram teljes 10, illetőleg 100 kilogramnak veendő. A súlynak ily módon való megállapítása által azonban nincs kizárva az, hogy az egyes vaspályák saját díjszabásaikban meghatározott minimál szállítási díjtételeket ne szedhessenek.«

Engedélyez továbbá a §. esetleg mérlegdíjat, elrendeli, hogy egy fuvarlevélbe foglalt, ugyanazon díjtétel alá tartozó valamennyi árú a szállítási díj kiszámítására nézve egy elbánsági tételt képez, és a törtek egész krajczárookra kikerekítését.

A szabályzat többi része nem tartozik tárgyunkra.

Az általános rendelkezésekről szólva tárgyunkra vonatkozólag még következőket kell felemlíteni:

Az osztrák kereskedelmi miniszter Banhans február hó 2-án 3303. sz. a. egy körrendeletet bocsátott ki »a szövetségi árszabályoknál a részleti táblázatok bemutatására nézve,« a melynek értelmében kimutattatik a belföldi pályák mindegyikére az ármérséklésből eső összeg, a mi további rendelkezéseknek különösen az irányban szolgálhat biztos alapjául, ha a végpontoknak adott kedvezményekben aránylagos mérvben részesíteni akarnák a közbenső állomásokat is.

A mi a magyar pályákat illeti: 1868. november 9-én 12911. sz. a. megerősítették a vasúti és hajózási felügyelőség ideiglenes szabályzatai, a melyeknek mindjárt első szakaszában kimondatik, hogy az állami főfelügyeletet és ellenőrzést fogja gyakorolni a közlekedési vállalatok fölött. Ez ugyan csakis a belföldre vonatkozik s a 10. §. szerint a külföldre vonatkozólag a többi érdekelt felekkel együttesen jár el: azonban eddigelé is több ezen tárgynál is megemlíthető rendelkezést adott ki.

Még előbb kellett volna megemlítenem, hogy a vasúti főfelügyelőség már előbb, 1868. október 17-én 317. sz. a. terjesztett fel a tiszai vasúttársaság üzletszabályai alapján egy javaslatot egy általános üzletszabály tárgyában, a mely azonban, mint a főnebbiekől látható, nem erősített meg.

Érdekesebb a miniszterium 1870-ki 3140. sz. a. kelt rendelete, a mely szerint utasította a főfelügyelőséget, mikép az államvasut, tiszavidéki és déli vasúttársaságok közt főn állott egyenes teherforgalmat illetőleg, egyenes árszabályokat siettesen életbe léptetni.

Ugyanazon évi 8003. sz. a. a magyar királyi államvasutak részéről tett azon ajánlat, hogy a tehervonatok mellett olcsó személyforgalmat is óhajt létesíteni, tudomásul vétetett.

1871-diki 2988-ik szám alatt a forgalmi szüneteket illető panaszok tárgyában kelt egy rendelet; fontosabb azonban reánk nézve az ugyanazon évi 6663. sz. a. rendelet, a melyben felszólíttatnak a vasutak a nyári idényre olcsóbb kőszénszállításokat eszközölni. Tehát a kormány maga kezdeményezte az idénytárfát.

A vasúti és hajózási felügyelőség körrendeletei szintén, — mint említettük, — kevés anyagot tartalmaznak tárgyunkra vonatkozólag. Ezen felügyelőség vasúti osztályának különösen teendői közzé tartozik:

... 4. Az árszabályok s az összes fölvételi és árszabályozási határozmányok megítélése és nyilvántartása.

.. 10. Statisztikai adatok gyűjtése és összeállítása.

... 17. Véleményezés a vasúti forgalomra vonatkozó oly ügyekben, melyekre nézve a közlekedési miniszterium döntő határozata fönttartatott, vagy a melyeket a hatóságok,

vasúti vállalatok, vagy magánfelek közvetlen a miniszteriumhoz adtak be, s ez utóbbi által a főfelügyelőséghez adattak.

Körrendeletei közül egy párt, — bár csak részben érdekli tárgyunkat, — mégis megemlítendőnek hiszek. Egyik az 1872. január 13-ki 233. számú rendelet, a mely szerint a vasúttársaságok nemcsak a panaszkönyveket köteleztetnek beküldeni a felügyelőséghez, hanem egyuttal az általok kibocsátott körrendeleteket is.

1869. november 12-én 2728. sz. a. kelt rendelet nyomán a munkások részére kedvező árleszállítások tétettek. 1871. november 20-án 5235. sz. a. kelt rendeletben meghatározott, hogy az árszabályok esetről-esetre a közlekedési miniszterium számvevőségével is közöltessenek. 1872. október 12-én 4610. sz. a. az üzleti szabályzat kellő kihirdetésére tétetnek meg a rendelkező utasítások. S más számos, ily nemű rendeletek, a melyek azonban tárgyunkat csak mellékesen érdeklik, s a melyekre épen azért bővebben kiterjeszkedni nem volna jelenleg helye.

És már most átmehetünk azon meghatározásokra, a melyek az egyes pályák engedélyokmányaiba beiktattattak e célból a törvényhozás által.

A magyar állami vasutakra nézve természetesen nincsenek meghatározások. Az osztrák államvasut 1855. január 1-én kelt eladása alkalmával az engedélyokmány 8. §-ban, a hol a maximumok meghatározatnak, többek közt ez is mondatik :

»Jogosítva van azonban azokat egészben, vagy csak a tárgyak egyes nemeire, az egész vonal kiterjedése, vagy csak a pálya egyes vonalszakaira nézve leszállítani, olyképen p. o. hogy nagyobb távolságoknál az árak a hosszegységhez képest csökkenhessenek, és hogy azok a szállítási tárgyak természete és a könnyebbségekkel, melyeket azok elszállítása az üzleti viszonyoknál szül, összhangzásba hozassanak. A leszállított árszabások a jóváhagyott árszabály határain belül ismét felemelhetők, de csak három havi alkalmazásuk után.

»Ha valamely küldő vagy szállító bizonyos feltételek alatt árleszállításban részesíttetik, a társaság köteles ezen

árleszállítást mindazon küldőknek, vagy szállítóknak, kik ugyanazon feltételeket elfogadják, oly módon megadni, hogy semmiféle esetben személyes kedvezménynek helye ne legyen.«

A 9. §-ban kiköztetik, hogy:

»Az élelmi szerek rendkívüli drágasága esetében, az államkormánynak jogában áll azok szállítási díjának ideiglenes leszállítását, azonban csak $\frac{1}{2}$ krajczarra egy bécsi mázsa és egy ausztriai mértföld után, követelni.«

A cs. kir. kereskedelmi miniszteriumnak 1858. october 23-án 21176/2175. sz. a. kelt rendelete a tariffának osztrák értékben és vámsuly szerint leendő számítása tárgyában semmi lényeges elvi rendelkezést nem tartalmaz.

A valkány-perjámosi vonalra az 1870. XXVII-ben beczikkelyezett engedély okmányban a 12. §. a maximumok tekintetében intézkedvén, így szól:

»Mihelyt ezen pálya jövedelme egymásután következő 3 éven át a befektetési tőke 8%-jára emelkedik, jogában áll a kormánynek az engedélyesek meghallgatása mellett az árszabályt megfelelőleg leszállítani.«

A 13. az ezüstpénztariffákat kötve ki, a 14. így szól:

»A 12. §. értelmében meghatározott árszabások az engedélyesek által időközben leszállíthatók, egészben, vagy csak a tárgyak egyes nemeire, az egész vonal hosszában vagy csak a pálya egyes vonalszakaira egyik, vagy mind a két irányban, minden szállítási távolságra egyenlően, vagy növekvésük esetére nagyobb mérvben.«

»Az ekként leszállított árszabályok az előbbeni mértékre ismét felemelhetők, de csak három havi alkalmazásuk után.«

»Ha egy szállító vagy rakomány-vállalkozó bizonyos föltételek alatt fuvarbér leszállításban, vagy más kedvezményekben részesül: ugy ezekben részesíteni kell minden szállítót és vállalkozót, ki ugyanazon feltételeket elfogadja, oly képen, hogy személyes előnynek semmiesetre hely ne adassék.«

»Mindezen kedvezmények szinleges ártérítés (refactia) alakjában sem járhatnak.«

»19. §. Az élelmi szereknek a belföldön beállott rendki-

vüli drágasága esetére joga van a kormánynak azok fuvarbérét a drágaság tartamára a maximal árszabás feléig leszállítani.«

Az alapszabályok 53. §-ban az mondatik:

»Az államkormány az őt illető felügyeleti jogot egy meghatározandó országfejedelmi biztos által fogja gyakoroltatni.

»Ennek jogában fog állani a társaság ügykezelését figyelemmel kísérni.

»Kötelessége a fölött örködni, hogy a társaság engedélyének határait át ne lépje, és az alapszabályok határozmányait, valamint az általános szabályzatokat megtartsa.«

A függelékben végül az árszabály, mely a délkeleti vonalra 1852. jan. 24-én adatott ki, mellékeltek. Fontosabb elvi kérdés azonban nincs benne.

Ugyanoly függelék, mint az osztrák államvaspálya társaság fő vonaláé, foglaltatik, a déli vaspálya 1858. sept. 23-ki engedélyokmányának a 41. és 42. §-ában.

Az árszabályokban 189. lapon ezt olvassuk:

»Minden áru-nem, mely Triesztből vagy Fiuméből Brixenba küldetik, ezen vonalon 20%-os árszabály leszállításában részesítettik.« Különben semmi más elvileges intézkedés nincs benne.

Az általános biztosítási illeték vámmázsánsként 0·8, s a fel- és lerakási díj 1·5 krajczár egyesítettik a déli vasútra »kezelési illeték« czimén, vámmázsánsként 2 kr főösszegbe.

Miután ezen két társulat ellen emeltetik legtöbbször a panasz, hogy Bécsset pártfogolja Pest rovására s magában a képviselőházban is voltak ily kifakadások, pár adatot mellékelek.

Az egyik azon »Inländische Ausnahms-Tarife für Frachtgüter«-ból vétetett, a mely 1869. szeptemberben nyomtatott ki. A buza, gabona, zab, tengeri, olajos, hüvelyes növényekre és őrlött javakra nézve mázsa és krajczár számra Marcheggtől Baziásig 80, Pesttől oda 63; Pesttől Krakkóig 117; Neudorfától Krakkóig csak 91; Tisza-Lucztól Krakkóig 170·8; Debreczentől Krakkóig 155·8; Baziástól Bodenbachig 172; Miskolcztól Bodenbachig 180·8.

A sertésszállításra nézve Baziástól Pestre egy emeletért 62'60, kettőért 125'20, Bécsbe pedig 106'60 és 213'20 frt. A borra, pálinkára, borszeszre hasonlóan igaztalan az eljárás. Baziástól Bécsig 113, Pestig 80 krajczár; Kikindától Bécsig 98, Pestig 59 krajczár.

A hulladékok Baziástól Pestig 45, Bécsig 81 kr.

A legújabb árszabály »Special-Tarif für den Transport von Getreide Hirse, Hülsenfrüchten, Oelsamen, Mahlproducten,« a két t. i. az osztrák állam- és a déli vaspálya társaság közt Bécs és Pest közt Uj-Szöny felé 40; a közelébb eső Siófok és Bécs közt 45 krajczárt mutat mázsa számra. Prágába a nagy-igmándi buza 89, a pesti 96, Bodenbachba 102 és 113 krajczárral jut.

A szénre nézve 1870. novemberén közzétett tariffa szerint Temesvártól Bécsig 76 mfdre 47'5, Pestig 39 mfdre 27'5 krajczár mázsa számra; Oraviczától Bécsig 94 mfdre 58, Pestig 57 $\frac{1}{2}$ mfdre 36 krajczár stb.

* * *

Csakugyan e két vasut volt kiindulási pontja mindazon differenciál-tariffának, a mely Magyarországon kezdettől fogva létrejött.

Lentebb fogjuk részletezni azon versenyküzdelmet, a mely az északi kivitelre nézve Marchegg és Oderberg, — illetőleg az osztrák államvasúttársaság és a magyar államvasútak északi vonala közt — létrejött, s a melynek következtében nagy mérvben adattak ki differenciál-tariffák és adattak a nagy szállítóknak ezen felül refakciák is; — itt tehát különösen csak két, különösen sokszor emlegetett fajára kell szorítkoznunk a differenciál-tariffáknak, a melyek az utóbbi időkben úgy is oly gyakran voltak hirlapi és más nyilvános viták tárgyai.

Ezek közül az egyik csoport azon átviteli differenciál-tariffák, a melyeknek segélyével az aldunai — román és dél-orosz — gabona versenyezhet a mienkkel; a másik csoport pedig azon kiviteli differenciál-tariffák, a melyek Triesztet kedvezményezik a hazai kikötő, Fiumével szemben.

A mi az első csoportot illeti: szembeszökő, miszerint a differenciál-tariffák általában véve mindaddig nem voltak

Magyarország érdekeivel ellentétesek, s így nem is költöttek fel élénkebb ellenmondást, a míg csupán Magyarország gabna kivitelét emelték. E miatt a közönség egyáltalán nem nézte rossz szemmel a versenyt, míg az tartott, a kivitel olcsóbbá tételére, — de annál rosszabb szemmel nézték — mint láttuk — a német mezőgazdák. Midőn azonban a differenciál-tarifák meg nem állapodva Budapesten, még tovább mentek kelet felé, hogy a keleti nyers termelvényeket ép úgy közvetlenül hozzák a nyugati fogyasztással kapcsolatba, mint azt tették volt a magyar termelvényekkel: nagyon természetesen megváltozott lényegesen a helyzet, s a magyar gabnakereskedés és földművelés is rögtön hasonló helyzetben látván magát a német földműveléssel, hasonló panaszokra fakadt a nyilvánosság előtt.

Nem lehet eltagadni, hogy a panaszoknak igen is alapos okai vannak.

A mi ugyanis a vasúti tarifákat illeti Svájcba és Dél-németországra Keletről és Magyarországról, következők azok: (a gabona vámmázsája szállított osztrák krajczárokból)

		<i>Romanshornba</i>		<i>Thalkirchenbe Mannheimba</i>			
		krért	kilom.	kr.	kilom.	kr.	kilom.
a magyar buza a román az orosz buza	Dubnóból	165.1	1582	142	1333	179.2	1711
	Kiewből	213.7	2001	191.1	1752	228.2	2130
	Smerinkából	178.8	1783	156	1543	193.1	1915
	Baltából	209.8	2004	186.2	1755	224	2136
	Elisabethgradból	220.5	2270	198.2	2021	236	2402
	Jassyból	192.6	1924	197.2	1675	206.1	2053
	Románból	189.5	1889	193.2	1640	202.2	2018
	Szucsavából	178	1785	180.4	1536	193	1914
	Temesvárról	152.3	1253	147.5	1004	194.5	1382
	Szegedről	140.1	1139	133	890	180	1268
	Nagyváradról	152.2	1202	145.8	953	191.1	1331
	Debreczenből	150	1179	142.5	930	188.5	1308
	Nyiregyházáról	154.3	1228	146.9	979	193	1357
	Aradról	152.6	1209	145.3	960	191.3	1338
	Budapestről	117.8	966	108	717	155	1095

E szerint tehát — helyesen jegyzi meg »A kartell és a magyar forgalom önállósága« írója — Jassy-Mannheim, mely 696 kilometerrel hosszabb, mint Nyiregyháza-Mannheim, csupán 13 krajczárral fizet többet a gabona vámmázsjáért. A 661 kilometerrel hosszabb Román-Mannheim csak 9.₂ krajczárral fizet többet. Az 557 kilometerrel hosszabb Szucsava-Mannheim pedig csakis 0.₁ krajczárral drágább, mint az anyival rövidebb Nyiregyháza-Mannheim.

Eddig oly összeköttetéseket vettünk, hol mi estünk jóval közelebb és tapasztaltuk, hogy mindannak daczára alig fizetünk valamivel kevesebbet. Vegyünk most oly összeköttetéseket, hol mi esünk távolabb, hogy láthassuk, miként fordul meg egyszerre a koczka.

Nagyvárad-Boroszló 160 kilometerrel hosszabb, mint Dubno-Boroszló és a gabnafuvar drágább 4.₃ ezüst garassal vámmázsánként. Nagyvárad-Stettin 151 kilometerrel hosszabb, mint Dubno-Stettin és drágább 4.₃₃ ezüst garassal. Nagyvárad-Hamburg 121 kilometerrel hosszabb, mint Dubno-Hamburg és drágább 3.₈₈ ezüst garassal. Nagyvárad-Berlin 121 kilometerrel hosszabb, mint Dubno-Berlin és drágább 3.₅₃ ezüst garassal. Nagyvárad-Drezda 67 kilometerrel hosszabb, mint Dubno-Drezda és drágább 6.₈₇ ezüst garassal. Nagyvárad-Lipce végre 66 kilometerrel hosszabb, mint Dubno-Lipce és drágább 7.₂₅ ezüst garassal.

Hasonló különbség biztosított azon kartell által is az orosz gabona előnyére, mely a Károly Lajos, leemberg-csernoviczi, osztrák-északi, osztrák-nyugoti, bajor-keleti és a bajor államvasutak igazgatóságai által a végre kötöttet, hogy az Oroszországból Csernoviczon és Bécsen át Délnémetországba indított terményeket $\frac{3}{4}$, az ugyanazon uton Svájcba küldendőket $\frac{6}{10}$ krajczárért fogják mértföldenként és vámmázsánként szállítani, ha a küldemény megszakítás nélkül szállítatik a feladási állomástól a svájci vagy délnémet végpontig, csupán a bajorországi, thalkircheni állomásra nézve tétetvén kivétel, melynek továbbszállítási kötelezettség nélkül is biztosított azon kedvezmény, mely még Bécsre nézve is megtagadtatott. Ezen árszabály szerint a Münchenbe szállított orosz buza Csernovicztól 125, a magyar buza pedig már

Csabától 137¹/₂, Báziaától 161 krajczárba kerülne, a mi kétség kívül a magyar buza kizárását jelezné.

A képviselőház 1875. apr. 12-i ülésén interpelláltatván, e tekintetben Nikolics S. képviselő által, a kormány, csakhamar megindította a tárgyalásokat, ez utóbbi irányban arra nézve, hogy a mennyiben az említett kartell vissza nem hozható, legalább a magyar buza is hasonló előnyben részesíttessék. Ez a bécsi kereskedelmi miniszterium kebelében tartott enquetben az illetékes körök részéről kilátásba is helyeztetett, s később — sokkal inkább az érdekelt bajor és délnémet kereskedők, semmint a magyar mezőgazdák érélye folytán — legalább részben meg is adatott, úgy hogy a veszély fenyegetése ez oldalról legalább ez idő szerint elmúlt a magyar földművelés feje felől.

Hogy azonban megszabadulhat-e a magyar termelés a keleti versenytől, illetőleg a keleti termelvényeknek a differenciál-tariffák által adandó kedvezmények szomorú hatásától: több, mint kétséges. Az orosz vasuti hálózat gyors kiépítése mindig több versenyző utat létesít, a melyek még akkor is létesítenének differenciál-tariffákat, ha egymással nem versenyeznének, csak hogy az orosz gabona megjelenését lehetőségé tegyék az új piacokon. Miután e verseny Magyarországra területét nem érinti: ellene tenni sem lehet; és annál kevésbé, mert a magyar buza mennyisége s a piacon megjelenő állandósága oly kétséges, hogy már ezek miatt is nagy előnye van versenytársának.

De a tapasztalat azt igazolja, hogy még azon vállalatok differenciál tariffáit sem képes a magyar érdekek szempontjából ellensúlyozni a kormány, a melyek Magyarországon át versenyeztetik a keleti gabonát a magyarral. Nem lehet ez alkalommal szándékom az első dunagőzhajózási társaság XI. speciál-tariffáját 1875. jun. 20-ról és ugyanazon év márcz. 20-ról elemezni. Fájdalom, köztudomásu, mily csorbákat üt e társaság a magyar érdekeken. Budapest-Würzburg 17.²² délnémet krajczárral drágább, mint Semendria-Würzburg és Budapest-Aschaffenburg 30.⁶⁶ délnémet krral drágább, mint Semendria-Aschaffenburg. Eszéktől pedig Lindauba 17.⁴⁸ délnémet krajczárral, Thalkirchenbe 19.²⁶ délnémet krajczárral,

Romanshornba 62 centimeval, Würzburgba 36.² és Aschaffenburgba 49.⁶⁴ délnémet krajczárral drágább a gabna fuvardíja, mint ugyanezen városokba a jóval messzebb eső Semendriából.

Ezen tariffák igazolják azt, hogy a magyar kormány nem képes ellensúlyozni még azon differentiákat sem, a melyeket Magyarországon keresztül adnak a vállalatok a keleti nyers terményeknek az eddig általunk elfoglalt piacokon s így nagyon természetesen még annyival kevésbé képes ellensúlyozni az oly differentiál-tariffákat, a melyek Magyarország érintése nélkül viszik az aldunai és orosz terményeket — mint a főnemlített csernoviczi tariffa — az eddig általunk elfoglalt piacokra. Mindkét esetben egyetlen fegyver marad teljesen hátra: a verseny: hasonló árakon szállíttatni a magyar terményeket is. Csakugyan — mint lentebb látni fogjuk, azon verseny, a mely észak felé Marchegg és Ruttka, illetőleg az osztrák államvasúttársaság és a magyar államvasútak északi vonala közt létrejött, lényegesen tette ezt, nemcsak északra, hanem a budapest-lipcei túloleső szállítás miatt olcsó levén a szállítás a budapest-lipce-mannheimi irányban is: az egyenes ut, az Erzsebet pálya kénytelen volt a délnémet forgalomban is engedményt tenni. Szerencsétlenségre azonban a kartell megkötötte e regulator kezét, s így nagyon is valószínű, hogy e tekintetben a differentiál-tariffák nyomását jövőre még jobban fogja érezni a magyar termelő, mint eddig. E differentiál-tariffák ugyanis természetök szerint mindig előre haladnak — ez esetben kelet felé — új termelő vidékek összeköttetésére, — s ellensúlyozni hatásukat képtelenek vagyunk.

Azon törvényes meghatározás, a mely a temesvár-orsovai vasút engedély okmányába felvétellett, s melyet lentebb látni fogunk, csak annyit mutat, hogy a magyar törvényhozás érezte a helyzet rendkívüli nehézségeit, a melyeket a magyar termelvénynek már most is kelt a differentiál-tariffák által kedvezményezett keleti nyerstermény, s a melyek még nagyobbak lesznek, hogyha több keleti kapcsolat fog megnyitni, a melyek egymással versenyzőleg lesznek kénytelenek a nagyobb távolságra leszállítani tariffáikat a közbeneső ma-

gyar érdek hátrányára, de azt nem, hogy megtalálta volna az eszközt is e hátrányok elhárítására. Az ott kikötött átviteli és beviteli tariffa egyenlősítés (a mennyiben egyenlőségnek lehet venni azt, ha például Orsova és Budapest egy tételt fizet) csak a magyar területre szól, s a társaság román és osztrák vonalain teljes szabadságot enged. A társaságnak mindegy, akármelyik vonalára esik a több vagy kevesebb bevétel, ha az összes bevétel ugyanaz. Valóban mind ez esetben, mind a dunagőzhajózási társulat esetében, mind a déli vasutnál az teszi Magyarországra nézve legrettenetesebbé a helyzetet, hogy oly vasutvonalak uralják helyzetét, a melyek közösek, s a melyeknek természetes érdekek,— hogy tudniillik a szállítás mennél hosszabb vonalokat fusson át,— kiegyeztetetlenül ellentétben van az ország érdekeivel. Ily állapot nincs a művelt világnak egyik államában sem, és kénytelenül egy fölötté fontos politikai kérdést nyom előtérbe: e vasutvonalaknak és illetőleg gőzhajótársulatnak vagy megváltását vagy kettéválasztását. E tény súlyát érezte nálunk minden gondolkodó államférfi; s fájdalom minden jel oda mutat, hogy a mint a differenciál-tariffák fognak előre haladni kelet felé, e vállalatok minden érdeke csoportosodva lesz nemcsak a Magyarország határait nem érintő más routeok versenye miatt, de már magáért azért is, hogy a nagy forgalmat lehetőleg hosszú vonalon maguk szállítsák, átviteli tulolcsó differenciál-tariffák által dobni az eddig általunk dominált piacokra a keleti nyersterményeket.

A magyar államvasútnak, megerősítve a megváltott keleti vasúttal, kétségkívül missiója van itt, a melyet lényegesen könnyít az, hogy a garancziát élvező vasútak tariffáira a kormány az engedélyokmány szerint is döntő befolyást gyakorol. Ezek által el lesz talán érhető nem az, hogy az eddig általunk elfoglalt piacokon ne jelenjék meg a keleti nyers termék, hanem az, hogy legalább a magyar termények is lehetőleg olcsón jussanak oda, s így a verseny a kettő közt lehetséges legyen. Ez esetben a magyar földbirtokos lehetőleg meg volna kimélve a földjáradék lényeges csökkenése ellen, mi még jövőre is fenyeget.

Hogy gyökeres változást csupán az által lehetne létesí-

teni, ha e vállalatok magyarországi része vagy megváltatnék az állam által, vagy legalább teljesen különállólág szerveztetnék: azt nem szükséges a fentebbiek után hangsúlyozni, szembeszökő lévén, hogy csak ez esetben lehetséges a kormánynak ellenőrizni a conjuncturák által netalán igényelt differentiális tariffákat, hogy azok az átvitel lehető megtartása mellett főleg a kivitel érdekeit tartsák szem előtt.

Mert nem szükséges hangsúlyoznunk, hogy ha a differentiál-tariffák ellen már korábban is merültek fel panaszok Budapest főváros által, a melynek háta mellől a közvetlen forgalom ápoltatott a vasutak által: ez mégis lényegesen más viszony volt, mint a jelenlegi, a midőn többé nem magyar, hanem keleti terménynek adatik az előny. Addig ugyanis Budapest rovására nyert a temesvári stb. földművelés, most pedig mind a kettő veszít a semendriai mellett. Akkor esetleges hátrányok terheltek egy várost, most az esetleges hátrányok az egész országot sújtják.

Ime pár példával a régibb állapotok ez irányban:

Az osztrák államvaspálya állomásaitól Marcheggén át Amsterdamba való kivitelnél az 1871. sept. 1-i egyesületi tariffa szerint a buza vámmázsánsként fizetett:

	ezüst garas	A Budapesten megtörés esetén többször krajczár
Budapestről közvetlen díj	28. ₈	
Czeplédről	30. ₇	5. ₈
Nagy-Körösről	31.	5. ₃
Szegedről	32. ₆	9. ₈
Nagy-Kikindáról	33. ₆	7. ₆
Temesvárról	34. ₁	12. ₄
Báziásról	37. ₄	13. ₆

Vagy ugyanazon vasút hamburg-stettin-berlini 1873. július 1-sői köteléki tariffája szerint ugyancsak vámmázsánsként Pilisről Hamburgba vagy Stettinbe és Berlinbe (miután a két utóbbira nézve, daczára a nagy távolságkülönbözetnek, ugyanazonos tariffák állapítottak meg) 3.₄ krajczárral drágít a Budapesten megszakítás; Czeplédről 7.₆₁ stb. Ez esetekben ugyanis lehet még segíteni a dolgon azzal, ha a Bu-

dapesten megszakasztás esetén is ugyanazon díjak követel-
tetnek, a mennyit kér tényleg is a budapesti gabnakereske-
dés hanyatlása okait fürkésző enquete is, s a mennyit minden
nagy nehézség nélkül hajlandók is megadni a vasutak. Ez
esetekben az ország sem veszít, Budapest sem.

De most más az eset. Nem is említve a csernoviczi ta-
riffát: a Duna gőzhajótársaság tényleges adatai szerint 100
kilo buza o. értékben fizet :

	Aschaffenburgba		Thalkirchenbe		Lindauba	
	közvet- len	megtörv. Pesten	közvet- len	megtörv. Pesten	közvet- len	megtörv. Pesten
Galaczról	325. ₄	479. ₃	286. ₄	396	311. ₄	418. ₄
Silistriából	322. ₆	467. ₃	283. ₅	384	308. ₆	406. ₄
Giurgevóból	311. ₇	449. ₃	272. ₃	366	297. ₈	388. ₄
Turn-Severinből	275	397. ₃	235. ₈	314	261. ₁	336. ₄

S vég nélkül lehetne folytatni e tételt. Itt már azon
tény, hogyha Budapesten megtörése mellett olyan olcsóvá té-
tetik a forgalom, mint a közvetlen, s a mit valószínűleg haj-
landó is volna megtenni a társaság, nem sokat segít a dologon ;
Budapest főváros nem veszít, de az egész ország kétséggkívül
ép úgy veszít, mint máskülönben, ha csak aránylag ép oly ol-
csón nem lehet a magyar terményt is külföldre vinni, a mit
lehetetlen ellenőrizni oly társaságoknál, melyek több állam
területén fekszenek, ha csak önálló verseny nem kényszeríti
őket arra. A Dunán az első magyar társaság bukása óta nincs
ilyen, a vasutakon pedig az 1875-iki kartell megkötötte az
egyetlen regulator kezét.

Már most is sulyosan érzi ez állapotok nyomását az or-
szág: minden valószínűség szerint még sulyosabban fogja
érezni jövőre. És annál inkább, mert általános ellenszer nincs
ellene. A tapasztalás igazolta, hogy az átvitel elzárása nem
elegendő. A csernoviczi tariffa kézzel foghatólag igazolja ezt
nálunk is. A körülmények, conjuncturák felhasználása a nem-
zeti érdek javára pedig csak oly vállalatától várható,
mely tisztán nemzeti forgalmi politikát követ, ennél fogva a
legjobb akarat mellett sem egy magán vállalatától, főleg ha az
három állam területén is működik.

Hasonló az eset a különbözeti árszabályok azon másik csoportjára vonatkozólag is, a mely a déli vasúttársaság által alkalmaztatik Fiume ellenében. E vállalatnak kétségkívül Bécs-Trieszt a fővonala; egy oly vonal tehát, a mely Magyarországon területén kívül esik; e vállalatnak, még azon felül, mint a trieszti kikötő építőjének is különös érdeke van Triesztet a Polni. Hogy lehet ily körülmények közt még csak gondolni is arra, hogy e vállalat magyar nemzeti politikát kövessen, és Fiumét, — mely bármily csekély mérvben, de mégis verseny társa Triesztnek, — saját kikötője ellen, a budapest-károlyváros-fiumei vonalat pedig saját vonala ellenében emelni törekedjék.

E vasút pénzügyi viszonyai nem engedték meg soha sem, hogy kifejtse teljes erejét, úgy, a hogy az általa átszelt vidékek forgalmi ereje lehetségessé tette volna. Innen támadtak a folytonos felszólalások ellene, még pedig az osztrák területen is. Trieszt különösen elhanyagoltatva látja érdekeit általa s a miatt folytonos támadásaival üldözi, feledve, hogy a vállalat csupán pénzügyi gyengesége gátolja az ő érdekeinek hatatosb támogatására.

A társaság ugyanis az 1867. és 1868. évben Stettin és az északnémet kikötők által megkezdett versenyt nem vehette fel; a következő években annál kevésbé, mert az északi vasúton Marchegg és Ruttka közt verseny jöven létre, a díjtételek tulságos alacsonyok lettek, s így a Budapesten tul eső forgalomról a déli vasutnak egyáltalán le kellett mondania, ha csak legutóbbi időkben a kartell által (a refakcziák megszüntetése folytán) létrejött tariffaemelés a nevezett vonalakon nem fogja ismét felélesztetni a déli vasút kedvét e verseny felvételére, a mely most tagadhatatlanul nagyobb kilátást nyujtana a sikerre. Ez esetben nemcsak az egész Dunán tul volna az ő területe, de Budapest és a Budapest háta mellett álló vidék is. A kartell által megkötött kezű vállalatok ez esetben elvesztenék azt a forgalmat, vagy legalább annak egy nagy részét, a mely fölött megosztottak.

Különben a déli vasút e különös helyzete kényszerítette e vállalatot arra, hogy Trieszt és Bécs között különbözeti tariffákat létesítsen. E különbözeti kedvezmények nagyobbára

megadattak Budapestnek is, s valóban a déli vasútnak egyáltalában nem volt és ma sincs, semmi oka arra, hogy a budapest-trieszti forgalmat rontsa a bécs-trieszti javára. Mindkettő majdnem egyformán hosszú vonalat fut be az ő területén, s így mindkettőre nézve ugyanazon szempontok irányadók. Igaz ugyan, hogy van itt is kivétel téve Budapestre nézve, így például az 1872. nov. 15-iki tariffakönyv szerint a kölni-víz kedvezményezett árszabálya (206 krajczár helyett 135) az építési fáé (81 krajczár helyett 65) a zene eszközöké (277 helyett 206); a rövid áruké (206 h. 135); a bútöröké (277 h. 206); az ásványvizeké és szóttáruké (mind a kettő 206 helyett 135 krajczár) csak Bécsből és Budapestről nem érvényes. Ez mindenesetre felette hátrányos, különösen a bútörök, fa, ásványvizek, rövid és szótt árúkra tekintetből. Azonban alig lehet kétkedni rajta, hogy a kormány egyszerű felszólítására hajlandó volna a déli vasut, mely az újabb időkben úgy is coulant eljárást mutatott, — e kedvezményeket kiterjeszteni Budapestre is, mivel a távolság csaknem egyenlő, s a viszonyok teljesen ugyanazonosok: a verseny Budapestben is fenyegeti őt. Tett is igen sok kedvezményt e tekintetben e vasut Budapestnek is, s így nagyon valószínű, hogy nem tagadná meg most sem.

Más részről meg kell említenünk, hogy az ugynevezett kiviteli tariffa, melynek értelmében a borszesz, dohány és papír a VIII. osztályból az V.-be, a cukor ugyanabból a VI. osztályba soroztatik, ha vasúton szállittatik ki, majdnem semmi hatással sem bír szemben az olasz túlolcsó átviteli és kiviteli tariffákkal. Így például Trevisó és Bécs közt 101 krajczár a borszállítás, Triesztból és Fiuméből 120; sőt a Bécs-től 161 mértföldre eső Genuából a vas, liszt és szappan mázsája 121 krajczárért vitetik Bécsbe; Trieszt és Fiuméből (78.₅ illetőleg 76.₅ mértföldről) 135 és 133 krajczárért stb. Ezek azt igazolják, hogy az olasz átviteli tariffákkal nem bír versenyezni a testvér társulat. Ez károsítja Magyarországot is, azonban még ez sem a főpont a déli vasút-tariffa politikája ellen.

Az 1870. XXXVII. t. cz. államsegély mellett engedélyezte a szentpéter-fiumei vasutat, s az 1873. jun. 25-én meg is nyitattott. Fiume tehát belépett a délivasút hálózatába. Mint-

egy 2 mértfölddel esik így közelebb Budapesthez és Bécshez, mint Trieszt. Mindaddig azonban, míg a trieszti kikötő nincs kiépítve, a déli vasútnak nincs valami szembeszökő érdeke arra nézve, hogy Trieszthez csoportosítsa az egész forgalmat. Neki körülbelől mindegy, ha via Szentpéter, Fiumének megy is az, akkor is az ő forgalma maradván az. E viszony kétségkívül megváltoznék, ha a kikötő kiépítése után a déli vasút Triesztre nézve veszélyes versenytársnak találná Fiumét; akkor kedvezményezné bizonyosan saját kikötőjét. Ma nincs oka reá és nem is teszi. Az 1871. nov. 15-iki tariffák szerint (beleértve az 1873. novemberig tett módosításokat is) a köteléki tariffákban 3 krajczár előny mutatkozik Fiume javára. Ugyanazon előny van a via Lundenburg, Pardubicz és Brünn felé létező tariffáknál is ($4\frac{1}{2}$ krajczár az első; 3 kr. a második és harmadik; 2 kr a 4—8-ik és egy krajczár a többi osztályoknál) Fiume javára. Sőt azon különös differentiál-tariffákban is, a melyek Trieszt és Bécs, illetőleg Budapest közt fönállanak, mindenütt fel van véve Fiume is. A déli vasútnak közönyös, hogy a Budapesttől vagy Béctől Szentpéterig 72, illetőleg 69 mértföldet már az ő vonalain megfutott üzlet, a további 9., vagy 7. mértföldet Trieszt vagy Fiume irányában futja e meg s így nem igyekszik a természetes viszonyoknak gátat vetni, mindaddig, míg a kikötő kiépítve nincs. Megad Fiumének via Szentpéter annyi kedvezményt, a mennyinél többet aligha adna a legjobb magyar vasúttársaság is. Hogy Fiume azonban ezen uton két-három krajczár előnnyel nem versenyezhet Trieszttel: azt mindenki tudja, ki a tőke, megszokás, üzleti összeköttetés, tengerészet stb. természetét ismeri. De az nem a déli vasút hibája; a szoros igazságnak teljesen megfelelőleg jár el ez uton és tulzás nélkül ma még ez irány felé nem vádolható részrehajlással.

A baj tehát másutt van. És pedig Fiume másik összeköttetésénél Magyarországgal. Szerencsétlenségre ép ez összeköttetés a fontosabb nemcsak azért, mert ezuton Budapest 39 kilométerrel közelebb van Fiuméhez, mint Trieszt, Sziszek pedig 58 kilométerrel; hanem azért is, mert ez az egyetlen út, mely minden eventualitás közt is biztos kiviteli út, s így regulatorul szerepelhet: saját tülereten érve el a tengert. A ká-

rolyváros-fiumei vasutat értem, melyre a zákány-zágrábival együtt, majd 30 milliót áldozott a nemzet, s mely képtelen arra, hogy a sziszek-trieszti vasút megnyitával a Dráváról Fiuméből Trieszt felé terelt kereskedelmet visszaadja Fiumének, mert a déli vasút tariffa politikáját követni képtelen. Trieszt és Fiumét tekintsük apróra Sziszecktől. Sziszek-Károlyvárosig szed a déli vasút a fa (a legfontosabb cikkk) mázsájától 21 krt 14 mértföldre; ha a 22.⁸ mértf. hosszú károlyváros-fiume vasút csak $\frac{1}{10}$ krt szed is mázsa mértföldszámra, az tesz 14 krt; együtt 35 krt; míg Sziszek-Trieszt 42.⁵ mértföldjén $\frac{7}{10}$ krral is a viteldij csak 30 kr. A déli vasút 5 kr. nyereséggel szállíthat még ott is, a hol a magyar államvasút önköltségeit sem kapja meg. Hasonló a helyzet, illetőleg még rosszabb Budapest felé. Budapest-Zákány-Károlyváros-Fiume 76 $\frac{1}{3}$ mértföld, a miből majd 40 mértföld egy huzamban a déli vasúté, s azon felül közben is a zágráb-károlyvárosi. Nem természetesen, hogy ennyi hatalommal bírván, az összes üzletet saját vonalára terelni igyekszik, a mely Budapest-Trieszt 81.⁵ mértföld, tehát alig hosszabb öt mértfölddel. Ily körülmények között — ámbár a fiumei kereskedelmi kamara legutolsó jelentése szerint 1000 kilogrammnál 102 krajczárral olcsóbbnak kellene lenni a fiumei szállításnak a triesztinél Budáról, 153 krral Sziszeckről, 171 krral Eszéckről — tényleg drágább az, s ha a magyar államvasút bármely leszállítást tesz is: a déli vasút könnyen ellensúlyozza azt. Így az 1875-iki aprilisi gabona tariffa — mely a magyar államvasút versenye folytán jött létre — a magyarországi állomásoktól Triesztbe 10,000 mázsa biztosítása mellett Budapesttől Siófokig 62 krig szállt alá, Zákánytól 49 krajczárra. Így a hires félkrajczáros buza tariffa, mely alkalmaztatik akkor, ha 40 mértföldnél többet fut a szállítás a déli vasút vonalain, tehát Zákányon át Budapesttől nem érvényes, de Pragerhof felé igen stb. mind azt bizonyítják, hogy a versenyvonalba beleépített magyar államvasutak képtelenek segíteni ezen állapotokon.

A Kulpa szabályozása részben tenne valamit, az eszék-károlyvárosi vasút megnyitása még többet; de a fő: a budapest-fiumei forgalom biztosítására nem is lehet gondolni addig, míg oly társaság uralja azt, a melynek érdekei, főirány-

lata nemcsak nincsenek összeforrvá e forgalommal, hanem részben egyenesen természetes ellensége annak.

* * *

S most menjünk tovább az egyes vasutakhoz, a mint azokat elhagytuk volt szemlénkben.

A tiszavidéki vasut engedélyokmányának 17. §-ában ki-
mondatik, hogy »ezen árútariffa csak az 1874. év végeig ma-
rad érvényben. Ezen határidő lefolyása után, az 1854. évi
sept. 14-kén kelt vasut engedélyezési törvény 10. §-a értel-
mében a tariffának újból át kell vizsgáltatnia.« Többiekre
nézve ezen engedélyokmány is hasonló rendelkezéseket tar-
talmaz a többiekkel.

A kassa-oderbergi vasúttársaság engedélyokmányának
12. §-ában a többek közt a következő eltérő záradékok is
vannak:

»Az árszabások csak a kormány helybenhagyása mel-
lett, vagy annak rendelete folytán másíthatók meg, és egyes
szállítók vagy vállalkozók is csak a kormány beleegyezése
alapján részesíthetnek vitelbér leengedés vagy egyéb ked-
vezményekben.

»A mint az utolsó két év tiszta jövedelme a biztosított
összeget 50%-kal meghaladja, a kormánynak mindenesetre
jogában álland a vitel- és szállításbérnek, valamint a mellék
illetékek aránylagos leszállítását elrendelni.

»Ha későbbi törvények a vaspályák vitel- és szállítás-
árait szabályoznák, ugyanazok a kassa-oderbergi vasutra is
alkalmazandók.«

Az első erdélyi vasutnál pedig a következő záradék
van (10. §.)

»Ha a csatlakozó pályákkal az államkormány részéről
külön árjegyzék állapittatik meg, ezen árjegyzék a jelenleg
engedményezett pályára is alkalmazandó.«

A pécs-barcsi vasúttársaságnál pedig ez (11. §.)

»Az árszabály megváltoztatása csak az államkormány
jóváhagyása vagy rendelete alapján történhetik meg, és egyes
szállítóknak vagy szállítmányi vállalkozóknak a leengedett
szállítási árak vagy egyéb kedvezmények csak az államkor-
mány helybenhagyásával engedhetők meg. A szállítási távol-

ság folytán növekvő árszabály csökkentése, azaz a különböző árjegyzékek megállapítása, nemkülönben efféle árjegyzékek megváltoztatása, csak az államkormány jóváhagyásával jöhet létre és ezeknél is semmiféle személyes kedvezményeknek helye ne legyen.«

Ugyanez elvű rendelkezések mondatnak ki az alföld-fiumei vasutra is.

Az északkeleti vasutnál a 10. §. így szól:

»A vitel- és fuvarberek iránt határoztatik, hogy az állam-kamatbiztosítás igénybe vételének egész ideje alatt azok meghatározására a kormány döntő befolyást gyakoroland; azon időponttól kezdve pedig, midőn az engedélyesek az állami kamatbiztosítást többé igénybe nem veendik, az árak és fuvarberek felemelése csak a kormány egyenes beleegyezésével történhetik.«

Ugyanezen elvek alkalmaztatnak a nyiregyház-ungvári, arad-temesvári, magyar keleti, magyar nyugati, első magyar gácsországi és az ujabban alakult minden társulatra.

Ezek szerint a kormány revisió joga föntartatik; az államsegély ideje alatt minden árszabályváltozásra döntő befolyás gyakoroltatik; annak megszüntével pedig csak a felemelés esik ellenőrzése alá. A leszállítás minden nemére joga van a társaságnak, három hó után újra felemelni szintén. A kormány azonban itt is föntartja ellenőrzési jogát. A személyes kedvezmények tiltatnak; drágaság esetén az élelmi szerek fele viteldíj alá esnek.

Ezen szabályzatok vannak kimondva például az 1871. XIV.-ben, az eperjes-tarnowinál; s a hol kamatbiztosítás nem adatik, a különbség csak az, hogy a kormány döntő befolyása helyett maximumtételek állapíttatnak meg, mint például a soprony-pozsony-lundenburg-vágvölgyi vasut 30. §-ában; hanem különben a különbözőzeti árszabályokat illető intézkedések is (9. §.) ugyanazok nem csak lényegileg, hanem teljesen.

Különös fontosságu eltérés e tekintetben csak az 1874. XXVII. törvénycikkkel becikkelyezett temesvár-orsovai vasutnál fordult elő. Ezen engedélyokmányba szintén beiktattattak a 9. és 10. §-okba a fentebb idézett általános elvek; ezen felül azonban a 24. §. kimondja:

»Ha a törvényhozás valamennyi általa engedélyezett vasúttalra kihatólag szabályozná a szállítási díjakat, az e részben hozandó törvény e pályára nézve is érvénnyel birand

»Az engedélyes társulat, mely egyszersmind Temesvártól az osztrák határszélig Magyarországot átszelő vasút birtokosa, kötelezi magát, hogy a hazai termények, ipar és kereskedelem érdekében, a Magyarországon átszállítandó árúk után ezen régi pályahálózatához tartozó vonalon Orsovától magyarországi vonalának határszéli állomásáig soha sem fog csekélyebb viteldíjt szedni, mint a minőt magyar vonalának bármely állomásától ugyanazon határállomásig a hasonszálítású árúk után szed.

»Hasonlóképen nem szedhet az engedélyes Orsovától valamely magyar állomásig csekélyebb vitelbért, mint a minőt valamely magyar állomásától ugyanazon rendeltetési állomásig egyenlő vagy csekélyebb szállítási távolság mellett ugyanazon árú után szed.

»Ha a román vasúthálózattal valamely más magyar vonal hozatnék kapcsolatba a nélkül, hogy a román határtól az osztrák államvasút valamely állomását érintő versenyvonal ugyanezen feltételeknek alá vettetnék, az államvaspályatársulatot kötelező ezen díjszabályzati határozatok érvényessége megszűnik.«

Ez alkalommal érezte a törvényhozás a differenciál-tarifák fenyegetését; s mind az átvitelre, mind a behozatalra nézve tett tehát intézkedéseket, különösen a román gabnától való feltében. Hogy ez intézkedések nem kielégítőek: főleg azon különös helyzetben lelik magyarázatukat, hogy e vasút három kormány alá tartozik, három tariffa politikát folytathat, s így gyakorlatilag majdnem ellenőrizhetlen.

A különözeti árszabályokra nézve tehát, mint látjuk, nálunk is láthatólag nagy tér van engedve a vasúttársaságok önkényének, habár a kormány föntartott joga nem vonatik is kétségbe. Azonban annak, hogy a kormány ezen kérdésekre eddigelé még nem avatkozott belé, oka nem csak az, mert folytonosan más és ezer meg ezer külön természetű kérdésekkel volt baja, hanem egyszerűen az is, mert Magyarország eddigelé egész a legutóbbi évekig alig érezte e bajt, s hogy nagy

mértékben, — meg kell vallanunk az igazat, — nyers és nagy tömegű szállítmányaink előnyét érezvén csak a rendszernek, hátrányos oldalai nem tűntek ki annyira, mintha valamely versenyző fél hátunk mellett, például az aldunai gabona — mint a hogy fenyeget — leszorítana általa bennünket az eddigelé általunk a differenciál-tariffák segélyével birtokolt külföldi piacokról.

Átalánosságban el lehet mondani, miszerint nálunk ezen kérdés annyira új, hogy úgy a kormány, mint a közvélemény csak most kezdik figyelemre méltatni, belátva gyakorlati értékét utólagosan azon lanya záradékoknak, mik e tekintetben cikkelyeztettek volt be az egyes vasúttársaságok engedélyokmányaiba, mintegy chablonszerűleg.

A mi az áruosztályozást illeti: erre nézve a cs. k. szab. államvasúttársaságnak áruosztályozása irányadó, a mely a déli, pécs-barcsi, alföldi és arad-temesvári vasút kivételével átalánosan el is fogadtatott. Ez utóbbiakra nézve nagy mértékű eltérések vannak, különösen a déli vasúttársaság tariffája nem kevesebb, mint XVIII. serieszt foglalván magában. A magyar államvasút új tariffája az elszász-lothringeni tariffarendszerhez áll fölötté közel, a melyhez hasonlatos azon új osztályozási szabályjavaslat is, a melyet az osztrák és magyar miniszterium — tekintettel a parlamenti tárgyalás nehézségeire, — a hírlapok szerint rendeleti uton készül életbe léptetni. Ezen osztályozás ugyanis támaszkodik arra, hogy legolcsóbban a kocsirakományok (legalább 200 mázsában) szállítandók. A következő osztályzat a 100 mázsás szállítmányokra szól. Végül a darab árúk, a melyek legmagasabb illetékek alá esnének. Elesnék azonban az elszász-lothringeni rendszerből a fedetlen kocsikon való szállítás, a minek helyére a kőszén, vas, ércz, fa és hulladékokra különös osztály létesíttetnék. Az egyes osztályok ártételeinél a kormány azonban teljesen szabad kezét adna a társaságoknak. Mindenesetre nevezetes haladás volna ez az egyszerűsítés útján; és pedig annyival inkább, mert a külföld tapasztalatai igazolják, hogy mily nehéz ily viszonylagosan csekély reform létesítése is a már egyszer kifejlődött forgalom mellett. Egy nevezetes kérdés volna ezzel befejezve Magyarországra nézve.

Mielőtt ezen tárgyat befejeznők: szükségesnek látszik azon érdekes emlékiratról szólani egy pár szót, a mely mellett Freund Károly igazgató ur az első erdélyi vaspályatársaság árszabálytervezetét benyújtotta.

Szerinte »nem az képezi az ártuforgalomra legsúlyosabban nehezedő nyomást, hogy szerfölötti vitelárakat fizet, hanem a vitelárszabás bizonytalansága, önkényszerűsége és változékonysága.« A vasuti kedvezmények szöktették fel a belföldi termelvények árát. A vasúti árszabályok valódi alapja a szállított tárgy súlya és térfogata lehetne csak; azonban jelenleg az érték vétetik tekintetbe, és így nem szállítási díj, hanem vámtétel az voltaképen. Ezt nem lehet a szavatossággal igazolni, mert a társaságok szednek külön biztosítási díjakat is. Ez helytelen, mert a vasútnak nem feladata gondviselésszerűleg őrködni a kereskedelem és ipar érdekei fölött, a melyek gyakran nem is ismertetnek általa. Ezek szerint csak az jogos, hogy a szállítási díj egyenes arányban álljon a fuvar térfogata s távolságához. Sem a távolsági, sem a tömegszerinti, sem az évszaki, sem az iránytariffa nem jogosult. Az, hogy a közbeeső állomások nem terheltenek nagyobb összeggel a végállomásoknál, nem elegendő, mert a különbség azért mégis fön áll. Ez bármily alakban is »a Kismervü és a helyi forgalom rendszeres üldözése s nagyon alkalmas arra, hogy egész országtól megvonja a természeti fekvés által nyújtott előnyöket.« Ezek által szomorú világ vettetik azon igazságra, hogy a vasútnak semmivé teszik a távolságot. A mellékdíjnak, azt állítják, magasabbaknak kellene lenniök rövid távolság után, de ez még nem hozza magával azt, hogy a viteldíj összesen leszállíttassék a hosszas távolságokra; csak a mellékdíjak volnának felemelendők a rövideknél megfelelőleg, a mi már magában is elég arányos terheltetés a kisebb forgalomra nézve.

Ugyanez áll a tömeges szállításokra nézve is, bár itt elismerendő az, hogy az ily tömeges szállítmányok fölötté megkönnyítik a kocsik teljes kihasználását. Az irány-tariffák célja: a kivített előmozdítani, az államhatalom feladata. Ezért súlyos nyomást még az sem gyakorolna a belföldi forgalomra, mint a vasút teszi.

A vasútak monopolok lettek, s ekkor már a »laissez faire« nem alkalmazható reájok, kivált ha az államkisajátítás, biztosíték s más czimen adót szed nekik a közönségtől.

Mindezek alapján az emlékirat az államhatalom fokozatos beleszólását kívánja az árszabályügyekbe, s egyszersmind ajánlata oda irányul, hogy az államvaspályák árszabályaihoz hasonló árszabály léptessék életbe.

Fájdalom, a viszonyok nyomása az utóbbit megszüntette: az emlékirat azonban megmarad, mint a társulat jóakarátának s annak jele, hogy a vasútnál tapasztalt csökönys félelem az állami beavatkozástól nem szükségszerű tünemény.

Szintén az erdélyi vasút üzlet igazgatója, Kannovics Aladár ur volt az, a ki az 1872-iki országos magyar közgazdasági gyűlésen indítványozta kimondani, hogy a »forgalom egyszerűsítése és a szállítás olcsósága érdekében az áru-osztályzatoknak és lehetőleg a díjszabályzati tételeknek is a magyarországi vasútakon leendő egyenlősítését a közgazdasági gyűlés kívánatosnak tartja.« Ez indítvány el is fogadtatott.

Beszédében utalt arra, hogy az osztályozások mily önkénytesek. *A szállítmányok sulya* nincs kellőleg tekintetbe véve, gyakran ugyanazon sulyu tárgyak két különböző osztályba soroztatván, például az osztrák államvaspályánál a s ó az A, a kő a C osztályba; néha a sulyosabb van a drágább osztályba téve. *A szállítási távolság* szintén nincs tekintetbe véve, mint a differenciál-tariffák igazolják, mely a valóságos távolságokat mesterségesen megváltoztatja és a helyi forgalom jogos igényeit sérti. Az önköltségek különböző voltával nem lehet ezt igazolni, miután ez már úgy is kifejezésre jut a vasútak által úgy is szedett végállomási díjak hatásában. *A szállítási idő* szintén nem vétetik tekintetbe. Így főleg a *szállítmányok kereskedelmi értéke* uralja e helyzetet; ez pedig semmi összhangzásban nem áll a szállító intézetek hivatásszerű teljesítményeivel, és ha elfogadtatik, úgy a vasútak egy nemét a megadóztatási jognak vindikálják maguknak, a mi sem a vasútak rendeltetéséből, sem az engedélyokmányokból nem vonható le. Különben a tényleges tariffáknál még e szempont sem vétetik kellő tekintetbe, gyakran soroztatván a drágább árú olcsó osztályokba. *A versenytételek* nem joga-

sultak, mert ha joguk van a vállalatoknak leszállítani verseny esetén tételeiket, hol van joguk kartell által felemelni? A létező jogokat csak addig lehet kimélni, míg nincsenek ellenében a közérdekkel. Itt azonban annál kevésbé lehet ilyenről szó, mert a vasúti díjtételek nem alapulnak az önköltségeken, melyeket aligha tudhat a vasút is. A jelenlegi visszás állapotok megszüntetése csak az állam által várható, melynek kötelessége a közbelépés ily esetekben. A gyors- és teherszállitmány különbsége meghagyandó, s a többi osztályok a súly és a terjedelem nyomása szerint állapítandók meg.

Az ezután következő vitában Ambrozovics utalt az egyenlítés nehézségeire, a melylyel részleges felemelésnek is kelene járni, a mi egyes vidékeket s egyes tárgyakat sujtana; Kovácsy nem akar egy hallásra az elv kimondásán kívül részletekbe is bocsátkozni; Schnierer az építési költség különböző volta mellett lehetetlennek tartja az egyenlő viteldíjakat; Lichtenstein kimondatni óhajtja, hogy több feladó együttes feladása egy szállitmánynak is vétethessék; Péterffy azt hiszi, hogy az államnak nagyobb kárt okoz a tariffák magasságából származó közgazdasági hátrány, mint a biztosítás; Freund nem ismeri el az építési költség hatását, a tapasztalat igazolván, hogy a legdrágábban épült pályák viteldíjai gyakran a legalacsonyabbak; Gerlóczy elégnék vélné az osztályozás egyenlősítését, a díjtételek magassága nagyobb meggondolást igényel. Ily értelemben mondatott ki a határozat is.

Inkább az osztályozás, semmint a díjtételek megállapítása tekintetéből érdemli meg figyelmünket azon értekezletek eredménye, a melyek 1874-ben tartattak a vasúti és hajózási felügyelőség felhívására a magyar vasútak részéről. Ezek alkalmával elismertették a kocsi térfogati tariffa előnye, tekintettel azonban az átmenet nehézségeire, és különösen arra, hogy az osztrák és német pályák rendszerével kapcsolatos legyen az osztályozás: egy rakás kivétel állapítottatott meg, a mely az egész rendszert meglehetősen illusoriussá tette volna. Csak egy példát említünk: e javaslat 12 specziál-tariffát tartalmazott volna minden rendszer nélkül osztályozva.

Ez alapon készített az északkeleti vasút egy tariffaja-

vaslatot, előterjesztvén azt a kassa-oderbergi, tiszai és magyar államvasútak igazgatóságainak.

Mindezen kísérletek azonban most már túlhaladvák. Az osztrák állam erélyes közbelépése folytán az osztrák vasútak nem irtóznak többé annyira a reformoktól; mint irtóztak korábban, s e miatt a magyar vasútak főérve is elesett a régi rendszer hagyományainak foltozott föntartására. Valóban azon osztályozás, a melyet fentebb említettünk, csakugyan sokkal tovább megy a reformok útján, mint a vasúttársaságok javaslata, s ennél fogva közelebb áll a kereskedelmi kamarák óhajához, a melyek ismételt felirataikban a kormánytól az egyöntetű s lehetőleg egyszerű osztályozást kérték, tapintatosan látván abban a tariffareform lehető legbiztosabb alapját.

VIII.

A vasutak állása és a tariffa-ügy.

Hogy a differential-tariffákat helyesen képesek legyünk megítélni, mindenekelőtt a vasuti szállítás természetével, s erre nézve először is a vasutak természetével kell tisztában lennünk. Szóval előtte állunk a nagy kérdésnek: vajjon a vasuti kérdések a szabad verseny alapelvén, vagy mint monopol itélendők meg?

»Senki sem kételkedik — mondja a »Quarterly Review« hirneves czikke, az ipari monopolokról,— hogy az ipari vállalatoknak van egy nagy és állandóan növekedő osztálya, mely óriási hasznót hajt a közönségnek, a bele fektetett tőkének, de a mely még sem szabályozható a verseny által. Tagadhatatlanul bir némi elméleti érdekekkel is megállapítani, hogy mik ezen vállalatok, s mik azon jellegző vonások, melyeket közösen birnak, hogy képesek legyünk felismerni és meghatározni azokat. Azonban sokkal komolyabb és gyakorlati érdekű dolog kipuhatolni, melyik azon mód, a mely szerint igazgatva és kezelve a lehető legnagyobb hasznót lehet huzni belőlök.«

Nehéz és valószínűleg eredménytelen munka volna e kérdésnek megoldását a priori vagyis deductiv uton kísérteni meg, sokkal helyesebb gyakorlatilag venni a dolgot, s mint az éritett kitűnő czikk teszi, sorba vizsgálni a kikötőket, csatornákat, rakpartokat, világító tornyokat, utakat, hidakat, lóvonatú és gőzmozdonyú pályákat, gáztársaságokat, vízvezetékeket, postát és távirdát, mint a melyekkel körülbelől ki is van merítve ezen vállalatok sora.

A következtetések szerfelett érdekesek. Nem a nagy tőke az, — szól az eredmény, — a mi e vállalatokat teljes monopollá alakítja, — mert ámbár legnagyobb részek sok tőkét is igényel, némely vízvezeték, például csak 20—30 ezer forintba kerül, míg más óriási tőkéjű vállalatok, például bankok, biztosító intézetek, hajózási társulatok, nem mondhatók monopoloknak.

Nem is a tényleges törvények, mert kevés van köztök olyan, a melyeknek monopol természetete a törvény által adatott volna meg, vagy erősítettett volna meg; sőt, ha ez utóbbi esetekben is, nem adott volna a törvényhozás ily alakszerű monopol jelleget, megmaradt volna az csakugyan a társaság birtokában minden törvény nélkül, sőt annak daczára is.

Mind megegyezik abban, hogy szükségletet fedez. De ez ismét nem biztosítja monopol jellegüket, mert a pékek, szabók stb is szükségletet fedeznek.

Hanem az, a mi megalapítja monopol természetüket, némi részben tovább keresendő. Bizonyos különösen kedvező fekvésű földeket foglalnak el; például a rakpartok a folyam mentén; a gáz és vízvezeték az utcákon.

Nagyon természetesen, hogy ez csupán némi korlátolt értelemben áll oly vállalatokról, mint a posta, a távírdák, utak vagy vasútak; úgy, hogy itt a határt megvonni már fölötte nehéz; s például a bánya, kőbánya, halastó, — bár határozottan különös előnyökben részesülő fekvéssel bír, — általában nem képez monopolt. Meg kell jegyeznünk, hogy a vasútakhoz még is sokkal közelébb áll a monopol eshetősége. — Egy határozott összekötő vonal két forgalmi központ közt már csak azért is a legelőnyösebb, mert két pont közt csak egyetlen egy egyenes húzható, már pedig természetes dolog, hogy az első vasút legközelebb áll az egyenes irányhoz, s így már építészeti előnyökön felül, — melyek gyakran teljesen lehetetlenné teszik egy versenyző pálya építését, még a legnagyobb rövidség előnyét is élvezi. Az újabb időkben a szociál és fél-szociál írók által felállított azon tétel, hogy t. i. a földbirtok már magában véve is monopol,

a kérdést még egyszerűbbé teszi, mert ily esetben az ily vállalatok feltétlen monopolja önkényt következik.

S ebből keletkezik a legnagyobb érv e vállalatok monopol természeté mellett, az nevezetesen, hogy az általuk fedezett szükséglet helyi természetű, és nem lehet azt elválasztani a termelő helyiségtől. Nem állítanak elő oly cikket, mit ellehetne tőlök messzire szállítani, hanem adnak oly szolgáltatást, amely áll a vállalatnak magának használatában, például a kikötők, utak, posta és távirdánál; vagy oly cikket termelnek, a melyet csak is azon a helyen lehet eladni és felhasználni, a hol az termeltetik, mint a gáz és víz esetében. Ehhez még azon különös körülmény is járul, hogy az általuk fedezett szükséglet, vagy általuk termelt jav oly természetű, hogy csaknem végtelenségig lehet fokozni a termelést az aránylagos költségnél jóval alacsonyabb kiadás mellett; úgy hogy versenyvállalatot állítani fel valószínűsítő pazarlás. Még ezekhez járul egy nem kevésbé fontos tényező, — s ez az, hogy az üzlet biztonsága és egybevágó összhangja oly nagy mértékben kívánatosak ezen vállalatoknál, a minőt a verseny mellett, tehát a létért való küzdelem hevében bizonyosan nem is lehet kívánni. Erre nyugodt, biztosított léte igényelnek.

A következő okok állapítják meg tehát e vállalatoknál a monopol természetét:

1. Az általuk termelt jav szükséges.
2. Különös kedvezményezett helyet vagy földet foglalnak el.

3. Azon cikket vagy szolgáltatást, melyet szolgáltatnak, azon a helyen használtatik a hol termeltetik, vagy még ezen felül magával a vállalattal összeköttetésben lehet csak felhasználni.

4. Ezen cikket vagy szolgáltatást lehet általában nagy mértékben, ha nem is végtelenül nevelni, az eredeti tőke aránylagos növekvése nélkül.

5. Biztosság és összhang kívántatik, mi a monopol mellett nagyobb mértékben érhető el, mint a verseny nyomása alatt.

Ezen okok mind állanak a vasútakra már természetöknél fogva, s így midőn a törvényhozások — például a porosz — ki is mondták a verseny kizárását, semmi rendkívüli dolgot nem tettek, csupán a dolog természetét ismerték fel. Hasonló az eset nálunk is, hol az országgyűlés beleegyezésével kibocsátott vasútengedélyezési rendszabályokban határozottan kimondatik, miszerint »új« kereskedelmi stratégiai tekintetben fontos pontok érintése nélkül, a két végpont közé az engedély tartama alatt új vonalat a törvényhozás engedélyezni nem fog.

Az »Industrial Monopolies« most ismertetett czikke által azt hiszszük, véglegesen el van döntve a vasútak természetének kérdése, a mely azelőtt oly sok bajt okozott elméletben és gyakorlatban egyaránt. Ha pedig e tétel egyszer elismertetik: sok következtetés, a mely a vasutak természetének félreismerésén alapul, magától szűnik meg.

Csodálatos, hogy élesszemű írók, mint például Michaelis maga, a vasutak monopoliumát csak abban találja, hogy tökéletesebb közlekedési eszköz a többinél, s hogy a sineken nincs verseny. Szembetűnő, hogy az okoskodás elenyészőleg semmi a »Quarterly Review« világos tételeihez képest.

Az első kérdés tehát: nevezetesen a vasútak monopol természeté ma már meglehetősen el van ismerve. Elismerik Angliában, el a német theoretikusok, maguk a német nemzetgazdák gyűlésén a pursang manchesteristák javasolnák annak kimondását, miszerint a sínútak legyenek az állam tulajdonai; s általában, — különösen nálunk, hol a versenyzés elve már az engedélyezésnél is kizáratik, — gyakorlati haszna nincs is, ha bővebben foglalkozunk az elméletileg általánosan beismert igazsággal.

A mi versenyvonalaink, — mert vannak olyanok, — más célokból épültek. Az állam ugyanis nem ismerve fel kezdetben a vasútak monopol természetét, s nem tulajdonitva ezen monopolnak oly óriás hatást, mint a milyennel természetsszerűleg bír az, vagy, — és legtöbb esetben ez volt a helyzet, — pénzügyi zavara közt nem lévén szabad választása: részben hiányos, részben egyenesen téves felhatalmazásokat adott az engedélyezett óriási hálózatnak, melyek jelenleg két-

ségkívül meglehetősen visszaélnek széleskörű hatalmukkal. A verseny-vonalak tehát — s mellékesen meg kell jegyeznünk, miszerint versenyvonalaknak csakis állami kezelés mellett van jelentőségük, a hol a verseny mindaddig folytatható, a meddig a közérdek megköveteli, — egyszerűen az első engedélyek kiadásakor elkövetett hibák bánatpénzei, — s valóban felő, hogy ily bánatpénz még sokáig fogja terhelni az államkincstárt.

A nagyobb távolságokra így azonban csakugyan létesül a verseny, s e versenynek — a mennyiben az új versenyző vonal nem egyesül társával vagy azzal, a versenyzést megköti kartellt nem köt — csakugyan nevezetes eredményei vannak. Természetes ez eredmények a nagyobb távolságokra, kivált a hol külföldi vasútak, vagy vízi út versenye is közbejátszik, még jobban érezhetők, s természetesen következményei: a különbözeti tariffák is éppen itt jelennek meg legelőbb.

Azonban a kartellkötés eshetősége és gyakorlati volta nagyon is természetes. Ugyanis a két pálya, mely jövedelmezőség tekintetében, nagyon természetesen, nem szívesen látja igényeit megszorítva a közönség hasznára, előbb utóbb érvényesíti Stephensonnak mondatát: »a hol az összejátszás lehetséges, ott a verseny lehetetlen« (Where combination is possible: competition is impossible).

Ez a vasútak versenyének természetes eredménye, már akár előbb, akár később következik az be, — kivéve ott, a hol közvetlenül az államkincstár által képviselt közérdek maga a versenyző fél, a hol tehát a verseny maga a cél s nemcsak eszköz.

Igy, hogy csak egy közel fekvő példát idézzünk, a magyar államvasútak északi vonala nagy versenyt fejtett ki a magyar nyerstermények észak felé szállítására nézve, a melynek részleteiről a következőkben adhatunk felvilágosító adatokat:

Az összehasonlító tariffatételek az egyes állomásokról, a honnan a szállítás mind Ruttká-Oderberg, mind Marchegg felé, tehát úgy az osztrák államvasúttársaság, mind a magyar államvasútak felé eszközöltethetett, a következők voltak:

Osztályárúk:

Berlin-Hamburg 1869. májusi tariffa szerint.

Budapestről:

Stettin 1872. május 1-i tariffa szerint 90—100 árf.

Normális A. B. C. D.

via Marchegg

		Vámmázsánsként	ez.	gr.-ban
Berlinbe	43·5	32·4	27·4	25·5 23
Stettinbe	41	30·5	25·5	24 21·5
Hamburgba	46	35	29·5	27·5 24·5

1873. aug. 1-ei tariffa szerint

via Marchegg

Normalis A. B. C.

		Vámmázsánsként	ez.	gr.-ban
Berlinbe	36·7	26·8	23·5	
Stettinbe	36·7	26·8	23·5	
Hamburgba	41·7	31·3	27·5	

	I.	II.	III.	IV.	V.
Berlinbe	22·19	20·68	18·88	15·15	15·1
Stettinbe	22·19	20·68	18·88	15·5	15·1
Hamburgba	26·19	24·18	22·38	18·5	18·1

via Ruttka

1872. sept. 20-diki tariffa szerint:

	Normalis	A.	B.	C.	D.
Stettinbe	36·7	26·8	23·5	21	17·8

1873. október 1-i tariffa szerint:

Normalis A. B. C. D.

		Vámmázsánsként	ezüst	grban	
Berlinbe	36·7	26·8	23·5	21	17·8
Hamburgba	41·7	31·3	27·5	24·5	20·8

	I.	II.	III.	IV.	V.
Berlinbe	22·19	20·68	18·88	15·5	15·1
Hamburgba	26·19	24·18	22·38	18·5	18·1

Ettől kezdve egész 1875-ig szakadatlanul folyt a harc; 1872. szeptember 20., 1873. ápril 3., 1873. június 25., 1873.

aug. 15. fokozatos leszállítások történtek, a melyeknél — még a legutóbbi tariffa szerint is a kartell előtt — a gabona, olajos vetemények, maláta, liszt és örleményekre nézve Szolnokról 45.9, és még Szegedről is 22.1 krajczárral olcsóbb volt vámmázsánként e szállítás a magyar, mint az osztrák vasuton; s ha 1873. közepén például Stettinbe a normál tariffa 36.7; az A. osztály 26.8; a B. 23.5, a C. 21.5 és a D. 17.8 ezüst garas volt vámmázsánként e szállítás ugy a magyar, mint az osztrák vasuton; s ha 1873. közepén például Stettinbe a normál tariffa 36.7; az A. osztály 26.8; a B. 23.5; a C. 21.5 és a D. 17.8 ezüst garas volt vámmázsánként: azokat is tulliczítálta a magyar államvasut ugyancsak Stettinbe az ároosztályban 22.19; 20.68; 10.88; 15.5 és 15 ezüst garasos tételeket állapítván meg. E tetemes tariffa-mérsékléshez új járult 1874. okt. 1-jén, a mely szerint az új tariffa-mérséklés ezüst garasokban tett a normál osztálynál 2.5, az A. osztálynál 2.9, a B. osztálynál 1.5; C. osztálynál 2.5; a D. osztálynál 3.2. ezüst garast. A gabona szállításnál különböző volt a mérséklés; — a stettini forgalomra nézve csak 1.26, míg a hamburgira 3.26 ezüst garas. Az 1874. okt. 1. tariffákhoz jött az 1875. febr. 1-i toldalék. E tariffák által megszűnt az előbbi állapot teljesen, s a német-osztrák-magyar vasuti kötelék 1873. május 15-i és augusztus 1. tariffái, hatályon kívül helyeztetek, ugyszintén az 1872. május 1. stettin-osztrák-magyar köteléki tariffa, mint más oldalról az 1872. szept. 20-i pest-stettini köteléki tariffa is. — Ez utolsó ismét új mérséklést adott.

Az osztrák államvasut kénytelen volt folytonosan követni azon leszállításokat, a melyeket a magyar államvasutak adtak meg, sőt a refakciák bő osztogatása által, mint szintén ügyes üzleti kezelése által az osztrák államvasut csakugyan nagy versenyt is létesített a magyar államvasuttal szemben. E verseny főleg a tiszavidéki vasutra szoritkozott, természetesen főleg a Miskolcz és Czegléd közt levő vonalrészre. Vámmázsánként ezüst garasokban így alakultak — a mindkét helyütt nyíltan engedélyezett refakciák levonása után — ekkor a díjtételek:

irány :	Neussba		Berlinbe		Boroszlóba	
	Marchegg	Ruttka	Marchegg	Ruttka	Marchegg	Ruttka
Aradról	32.47	32	21.50	21.31	17.5	17.21
Debreczenből	31.96	31.61	20.60	20.33	16.6	15.63
Nyiregyháztól	31.78	31.11	19.70	19.15	16.8	14.94
Szolnokról	28.15	28.25	16.80	16.88	13.6	12.28

E számok, mint szintén az Amsterdám felé felállított tariffák adatai mindenütt mutatják nemcsak a verseny által kifejtett rendkívüli tariffacsökkenéseket, de mutatják azt is, hogy a magyar államvasut via Ruttka hatalmas és sikeres versenyt támasztott.

Belátták tehát, hogy a magyar államvasutak még sem ártalmatlanok a verseny terén, és azért minden követ megmozdítottak, hogy a magyar államvasutat megszerezzék, vagy bérbe vegyék, szóval hogy ezen nyügöt magukról minden áron elhárítsák. De irányadó köreink egészséges felfogásának köszönhető, hogy az efféle ajánlatok mindeddig határozottan visszautasítottak, és hogy a magyar államvasutaknak azon rendeltetését épségben tartották, melynél fogva azok hivatvák az osztrák közlekedési vállalatok uralma alól hazánkat minél nagyobb mérvben felszabadítani.

Miután az akként megkísérlett politikának nem lett fogantja, azon kisegítőhöz folyamodtak, hogy a magyar államvasutak forgalmát az által megbénítsák, hogy az osztrák államvasut a maga szempontjából természetellenes versenyt keltett a tiszavidéki, a keleti s erdélyi vasut állomásairól, a honnan pedig, tekintve a jelentékeny mértföld hosszbeli különbözetet, a forgalomnak Ruttkán át kell vennie útját.

Igy próbálta meg, és tagadhatlanul jelentékeny sikerrel 1875-ben a cs. kir. szab. osztrák államvasut a versenyt a magyar államvasutakkal az északkeleti vasut állomásairól. Ezekről a Drezda, Lipcse és Magdeburg felé vonuló üzlet nagy részét sikerült is ügyes tariffa-politika folytán magához vonnia. A leszállítások főleg refakczia alakjában jelentkeztek, de a tény szembeszökőleg mutatta a verseny hatását, mert Bányut és Drezdát véve kiindulási pontúl, a melyek-

nek egymástóli távolsága szabályozza a többinek egymáshoz távolságát is, a marcheggi ut 161 mértföld, a miskolcz-ruttkai csak 128, s így a különbség 33 mértföldet tesz ki a magyar államvasut javára.

A kedvezőtlen aratás, melynek következtében egy maga az osztrák államvasút 1872-ben csak 15.300.000 mázsa gabonát szállított, míg 1868-ban 37 milliót, látszólag kedvezett azon legalább jelentékeny mérvben álérvelésnek, miszerint a magyar kir. államvasutak rossz pénzügyi eredménye olcsó tariffáinak rovandó fel. Uton utfélen azt hirdették tehát, hogy a magyar államvasutak a tariffa leszállítás kényszerúsége alól és így az állandó veszteségből csak úgy lábadozhatnak ki, ha kartellt kötnek a versenyző vasúttársulatokkal.

Azonban a verseny mellett is nevezetes okok szólottak. Nevezetesen első sorban az, hogy a verseny feladás által Magyarország forgalmának egyetlen regulatora is elesik, s így a forgalom kiadatik egy magánvasut érdekeinek, a melyek távolról sem azonosak az országéival. Annnyival fontosabb volt pedig az ellenvetés, mert a magyar államvasutak és osztrák államvasut közt északra folyó ezen verseny maga után vont a délnémet kiviteli tariffák mérséklését is. Az Erzsébet vasut, belátván, hogy a 49.7 mértfölddel hosszabb bodenbach-lipcei kerülő vonalon olcsóbb a szállítás Szatmárból Mannheimba, mint az ő vonalán, új leszállításokat volt kénytelen tenni, s így a magyar államvasut versenye nemcsak az északi, de a déli kiviteli forgalomnak is nagy hasznót szült. Miután pedig épen e verseny kedvéért létesítették a vasut: annak megszüntetése a vasut létezeljének elfeledésével tartatott egyértelműnek.

Végül inkább az állam szorongatott pénzügyi helyzete, mely az államvasut bevételeinek fokozására sürgősen utalt, kényszerítették a verseny által szintén sokat szenvedett osztrák államvasuttal megkötni a kartellt az üzletvilág ellenzésének daczára.

Az 1875. december 15. jegyzőkönyv kíváncsnak ismeri el, hogy azon Magyar- és Németország közötti forgalom, melynél a Marchegg és Oderbergen átvezető vonalak, mint versenyvonalak állnak szemben egymással, egyezmény által

akként szabályoztassék, hogy e mellett a kereskedelem jogos igényei kielégítést nyerjenek, de hogy egyszersmind a versenyvonalaknál érdekelt vasuti igazságok érdekei is teljesen tekintetbe véssenek.

A következő forgalmak jelöltettek ki ilyenekül; a) a forgalom Magyarország és Boroszló közt, valamint minden Boroszlón átmenő reláció, a mennyiben az alábbi góczpontok nem érintetnek; b) a forgalom Magyarország és Stettin közt; c) a forgalom Magyarország és Hamburg közt; d) a forgalom Magyarország és Berlin, valamint a Hamburg és Berlin közé eső állomások összes relációja közt; e) a forgalom Magyarország és Drezda loco, valamint a Drezda és Berlin közé eső állomások relációja közt.

Kimondatott, miszerint mindazon forgalmi összeköttetések számára, a melyek a közös forgalom tárgyát képezik, direkt tariffák egészen egyenlő fuvardijakkal fognak megállapíttatni az illető összeköttetések számára, melyek versenyképeseknek ítéltettek.

A versenyvonalak igazgatóságai kötelezték magukat, hogy nem fognak semminemű erőfeszítést tenni a végből, hogy a forgalmat saját vonalaikra tereljék, s hogy ha a közös forgalmi vonalak valamelyikén szüksége merülne fel a további díjleszállításnak, akkor ez az érdekelt vasutakkal együtt közösen fog egyidejűleg engedélyeztetni.

Ezen egyességet a kormány oly megjegyzéssel hagyta helybe, hogy a jelenleg létező tariffáknál magasabbak nem fognak életbeléptetni; miután azonban a refakciók eltöröltettek az egész vonalon: a tényleges díjemelés, mely 1876. június végén be lesz fejezve, ugyanazon díjtételek mellett is 27—39%-nyi leend.

Minden kartell, díjemelés, mert a versenyt megszünteti, s a vasutakat monopol helyzetökben megerősíti. Kétségtől természetesen dolog általában véve e vállalatok ily egyesülése, s majdnem matematikai bizonyossággal megjósolható a magán vasutársaságok közt, hogyha ez esetben egy állami vaspálya, mely ép a verseny kedvéért létesített, s melynek háta mellett nem a részvényesek, hanem a közérdek állott, is

megtette. Ez természetes tünemény, mely önmagában véve nem rossz, hanem mindig a viszonyok szerint ítélendő meg.

Ezen szempontból ítélendő meg nézetünk szerint azon kartellszerződés is, a mely a bécsi cs. kir. kereskedelmi miniszteriumban 1874. jan. 14-én képezte egy enquete-tanácskozásnak a tárgyát.

E kartell főlényege az, hogy Csehország felé és Csehországon át a versenyző pályák közös tariffákat fognak létesíteni, sőt az üzletet is megfognák egymás közt osztani. Egyeséges tételeket fognak önköltség czimén levonni a kiadásokból, és refakciókat egyik sem ad a másik tudta nélkül.

Jellemző és valóban fölötte sajnálatos módon feltűnő, hogy a kereskedők épen az által találták sértve érezve magukat mindkét kartell esetében, a mi legjogosabb, és a mi legegyesesebben folyik a dolog természetéből.

A refakciók adása nem más ugyanis, mint visszaélés, a melyet nem türnek az engedély-okmányok, a melyet nem kelene türnie a kormánynak, és a melyek ellen ismételve fölszólt a szállító közönség, hogy távolabb ne menjünk a bécsi Transport-Enquete alkalmával is, bár egyesek pártjára állottak ott is.

És meggyőződésünk szerint teljesen helyesen is.

Az, hogy a tariffák — értve ez alatt az átlagos általános tariffákat, mint a cs. kir. kereskedelmi miniszter ur is megjegyzé, nem emelkedtek, s a kereskedő közönség még is panaszkodik a kartell ellen, mutatja, hogy ők azon különös előjogokat sajnálják, a melyeketa refakciók alakjában elvesztettek a nagy közönség fölött, azonban felszólalásuknak oka inkább a magán, — mint a közérdek.

Ugyanez az eset a magyar államvasutak kartelljénél is. Ha csupán a szállító nagy közönség érdeke lett volna irányadó: e bajt ki lehetett volna kerülni egyszerűen az által, hogy ha az eddig élvezett refakciók általánosítása által származott alacsonyabb díjtételek tüzetek volna ki azon maximumnak, a melyen felül az ujonnan, közösen, létesítendő tariffa nem emelkedhetik.

Igaz ugyan, hogy ez előjogok, melyeket az egyes esetekben adott refakciók adtak, fölötte tetemesek voltak; de annál

roszabb reájok nézve. Mutatja a tény azt, hogy a társulatok és a nagy szállítók összejárása mennyire kitudja játszani a kormány szigorú felügyelete alatt, is a közérdeket; mert a hol egyes emberek 50%-al olcsóbban szállítanak, mint a nagy közönség, (és ezt maguk a bécsi kereskedők konstatálták a fönne említett enquete-ben) ott kétségtelen, hogy a nagy közönség zsirján ezen egyesek fognak meghizni.

Egészen ellenkezőleg, mint ezen kereskedő urak, nézetünk szerint nagy haladást látunk abban, ha az ily refakciók ellenőrzésére már most az egyes társulatok maguk fognak ügyelni, kik élesebb szemekkel tudják ellenőrizni egymást, mint a közönség vagy kormány ellenőrzése a mennyit ér.

Ezzel azonban legkevésbé sem akarjuk azt állítani, mintha mi a kartell-szerződéseket már akár általában, akár különösen ezen jelenleg létező kartell-szerződést örömmel látnók.

Egyes esetekben fordulhat elő az a körülmény, — és tudunkkal ép azon eset adja elő magát ez utóbbi kartell-szerződésnél is, — miszerint az állam pusztán azon szempontból épített vasutakat, hogy már létező, hatalmas társulatokkal versenyezzenek azok. E versenytől sok jót remélnek az ipar, kereskedelem és nagy közönség érdekeire nézve. Természetesen, ha ily körülmények között jó létre a kartell, működése nem egyéb, mint megsemmisítése a törvényhozás intenciójának, s az egész vasuti politika önkényes lábbaltapodása.

Ily körülmények között tessék azután a szabad versenyre utalni. De ha az alacsony tariffatételek miatt tönkre jut a társaság, ha a kamatbiztosítás folytán nevezetes terhek hárulnak az államra, ne tessék megijedni, tessék folytatni a versenyt s megfizetni a multság árát. Ezért nem helyes nézetünk szerint a felfogás, mely jajgat ily esetekben a kamatbiztosíték nagyságán. Ha nem akarták a versenyt, miért építettek versenyző pályákat? Most már nincs választás, mint versenyezni mindaddig, míg vagy az államkincstár birja, vagy a tariffákat már per absolute nem lehet lejobb szállítani.

Ily körülmények között a féluton megállani teljesen lehetetlen, és a kartellszerződés tagadhatatlanul gát a kor-

mány intentiója felé való törekvésben, mit minden áron el kell háritani.

Főn maradt azonban a további kérdés. Helyes-e a milliokat kidobni, hogy egyik monopol ellensúlyoztassék a másik által?

A kartellszerződések igazolják, hogy aligha.

Mindenesetre azonban több az esély a verseny föntartására akkor, ha a versenyző pálya az állam kezében van, mely csak a közérdeket tekinti kiindulási pontul. Megtörténhetik ugyan ily esetben is, mint a magyar államvasutak kartelle bizonyítja, hogy a kormány felfogása szerint nagyobb kárt okoz a közérdeknek a csekély jövedelmezőség miatt a verseny, mint a mennyi közgazdasági hasznot hoz a tariffa mérséklés, s ez mindig a körülményektől, a belátástól, a mérlegeléstől függ. De a versenyző magán vasutnál nincs ily ellensulya a mérlegnek. Őt nem uralja azon kérdés, vajjon a közgazdaságnak tesz-e kárt a kartell, s mihelyt látja, hogy kénytelen megosztani a forgalmat, rögtön megköti a kartellt.

A vasutak monopol természetét aligha lehet vitatni, s ha a kormánynak tetszik erőszakolni a versenyt: tessék fizetni érte annyit, a mennyibe kerül. Mert az ugyan bizonyos, hogy sokba, nagyon sokba kerül.

A tariffák szabályozása a verseny által legalább kis távolságokra nézve már meglehetősen túlélt álláspont; a vasút monopol természete elismert tény, s az ily kartellszerződések eléggé igazolják Stephenson mondatát: »A hol lehetséges az együvéjátszás: ott lehetetlen a verseny.«

* * *

A mit nem találtak meg a versenyben, a gyakorlati élet követelményeinek mellőzésével, az elmélet emberei keresni kezdték azt a sineken való versenyben. Ez nagyon természetesen lényegesen megváltoztatná a helyzetet. A vasútak ezáltal csupán a vontató erőt adnák s a verseny biztosítva volna reájuk nézve. Azonban jelenleg ezen körülményre biztosan még nem számíthat a nemzetgazda. Mint maguk az elméleti tudorok is beösmérik: e javaslatához még bizonyos műszaki felfedezés kell; annak addig nincs semmi gyakorlati becse.

A vasútak működési, üzleti körét, cselekvényeit és szolgáltatmányait a modern időben négy csoportra osztják fel.

E négy csoport:

1. Csomagolás és mindennemű előkészítés, osztályozás, mérlegelés, befedés, raktározás s más e fajta teendők a szállítmányok körül.

2. A szállító eszközök beszerzése, jókarban tartása, felügyelete s mind az e tárgyra vonatkozó s ezzel összekötésben levő szolgáltatmányok.

3. Magának a szállítási erőnek előállítása, s annak alkalmazása, természetesen oda értve mindazon teendőket, mik ehhez tartoznak.

4. Végül magának a pályának építése s oly formán helyreállítása, hogy a szállítás rajta teljesen lehetővé tétessék, minden mellék szolgáltatmánnyal.

Az elméleti szempontból apró tényezőkre szétszedés gyakorlati fontossága abban áll, hogy a vasuti tariffák magassága, habár gyakorlatilag a vasútak monopoliuma nem is törődik semmiféle természetes tényezőkkel, ez egyes tényezők költségeitől függ, s ha például a vasutak összes üzleti csaka annyira szorítkoznék, mint a mennyi a 4. pont alatt van, tudniillik a pálya föntartására s építésére, ugyanazon természetű viszony állna be, a mely az országutaknál Németország s Anglia igen sok részében, az ugynevezett vámos utaknál (turnpike-roads) mai napig is fönáll, hol a tulajdonos építető mindenkitől, ki útját használja, bizonyos meghatározott díjt követelhet. Ez esetben a dolog egyszerűsítve volna, s a vasútak járuléka mozdony és tengely számra meg lenne határozható. A többi költségekre nézve pedig a magán vállalkozás szabad versenye által a lehető legolcsóbb közlekedés biztosíthatnák, s így a dolog egyszerűsítése mellett a különböző, heterogen természetű tényezők felbontása, ennél fogva a vasútak túlszigázotthatalmaskodásainak gátvetés, s épen azáltal a közönség, a forgalom, kereskedelem igényeinek nagyobb mérvben számbavétele volna biztosítva.

Az elmélet a milyen egyszerű, olyan átlátszó. Valósággal tövén keresi a bajt, mit a vasúttársaságok túlságos erejében meg is talál, melyek a helyett, hogy szolgálai lenné-

nek, concurrentiát kizáró, monopolistikus természetüknél fogva urai, mi több: valóságos zsarnokai lettek a közönség igényeinek, mely zsarnokság annál fontosabb, mennél súlyosabb nyomatékkaal bírnak azon érdekek, a melyek a forgalom igényeihez a civilizatió feltételeiül vannak hozzá kapcsolva.

Gyakorlatilag vizsgálva azonban a dolgot: a vasúttársaságokban óriás gépezeteket találunk. Ez óriás gépezet, melynek minden egyes nagyobb állomásokon 50—60 főnyi személyzet vagy nagyobb is felel meg, teljes működése körvonalozva van, mind a küldendő, mind a megérkező szállítmányokra nézve. Egész kocsiszállítmányokra nincs nehézség a kivitelben sem, mert az ily kocsik az illető állomásokon a megfelelő megbízott által egyszerűen kiakasztatnak a sorból, hanem ez nem is szükséges, mert maguk a vasutak is alig tesznek többet. Ellenkező eset áll be az ugynevezett darab szállítmányokra nézve. (Stückgut). Ezek ugyanis jelenleg a vasúti állomások által vétetnek föl, csoportosítottatnak állomások szerint, adatnak fel az illető kocsikba, s az illető tisztviselők által az illető helyeken egyszerűen leadatnak. Ha már most ily művelet magán vállalkozásra bíztnék: mi volna a következés? Az, hogy először minden egyes vállalkozónak minden állomáson kellene megbízottjának lenni, vagy e megbízott minden egyes állomáshoz vele utaznék magával a jószággal. Mindkét feltevés azonban valószínűtlen, s ha igen: ugy csakugyan nem gazdaságos. Kétségtől ha egy szállító (vasúttársaság) kezeli az összes darab szállítmányokat s az állomások egész hosszú során egyetlen egy vele utazó képes minden szolgálatot teljesíteni: sokkal több költség kiméltetik meg, mintha például 10 vállalkozó minden állomásra külön megbízottat utaztat, mind a 10 által szállított teher épen csakis annyi felügyeletet nyervén, mintha egyetlen egy — maga a vasúttársaság — teljesítené azt.

Lehetne ugyan a költségkimélés szempontjából még egy alternatíva. Nevezetesen úgy, ha e szállítók a közös felügyeletre s a közös személyzetre nézve megegyeznének egymással. De ebből mi folyik? Az, hogy a jelenlegi vasúttársaságok monopoliuma fönmaradván az utra, esetleg a tractióra: még teremtetnék mellé egy másik monopolium a szállító vál-

lalkozók részéről. Főnebb érintettük már, hogy a német vasúti egyesület frankfurti 1873. évi közgyűlése ugyan ezen okok alapján nyilatkozott határozottan ezen véleményben; ámbár a kérdés már tisztán a tariffa szedési módzatok körül forgott s e tekintetben jelenleg nem is terjeszkedhetünk ki reá.

Azt hisszük: az eddigiekben sikerült konstatálnunk, hogy a vasutvonalak a versenyt, ha egyáltalában ismerik, csak a vizi uttal, az állam vasúttal szemben vagy magán vasúttal szemben is ugyan, azonban csak is nagyobb távolságokra és átmenetileg; hogy továbbá a vasútvonalokon kifejtendő verseny, mely mint annak idején bővebben kimutattuk, majdnem minden államtörvényhozásba felvétellett, mint látuk, főleg a csatornaengedélyezési törvényekből helytelenül vont analogia alapján, voltaképen a jelen körülmények közt legalább vita alá sem tartozó tárgy, miután a nemzetgazdaság nem a jövő zenéjét írja, hanem a jelen gyakorlati kérdéseivel foglalkozik.

Van azonban ezzel kapcsolatban egy más kérdés, a mely nem nyújt távolról sem olyan vérmes reform kilátásokat, mint a sineken való verseny, de a mely mégis nevezetes előrelépést képviselne, életre jötte esetén. Az nevezetesen, ha a kocsirakományok nem kötelezőleg, hanem fakultative dívatba jönnének. Az is megengedhető volna ugyan, és a legtöbb államban a törvényhozás maga is megengedte, hogy egyesek saját kocsikkal is birjanak. A gyakorlat mutatta azonban, hogy ez kizárólag csak nagyobb vállalatok, főleg kőszénbányák által vétetett igénybe, melyek állandóan használhatták azokat. Azonban, még az is nevezetes előny lesz, ha az egyes vállalkozó szállítók egy rendeltetési helyre menő kocsit megtöltenek, ily esetben annak teljes felszerelése, megterhelése reájok bizatván, a vasút csak a szállítást adná az illető állomásig. Ez esetben a vállalkozó úgy fizetne a kocsiért, mint kocsiszállítmányért, akár ki van használva az teljesen, akár sincs. Természetesen az ő érdeke volna mennél jobban kihasználni. A tapasztalás igazolta, hogy e tekintetben el is éretett az elzász-lothringai tariffáknál a cél: a vasuti kocsik átlag jobban kihasználtattak. Azt kell hinnünk, hogy az új osztrák-magyar javaslatban a tariffák szervezete iránt fel

van véve ezen rendelkezés is, a mely tagadhatlanul nevezetes lépés előre.

Minden esetre azonban ez nem képviseli, csak fölötté tökéletlen módon a sineken való versenyt, még akkor sem, hogy ha a szállító maga adja a kocsit is. És nehezen remélhető, épen a főnebb elmondott okoknál fogva az, hogy a darab szállitmányokra nézve általában lábra kapjon, mindig legfeljebb két sűrű forgalompontra szorítkozáván. Ez haladás volna ugyan, de a vasúti szállítás természetét legkevésbé sem változtatná meg.

Áttérhetünk tehát a tariffaképződésre magára, melyek némi kül benyomások alatt vakon jönnek ugyan létre, meglehetős mértékig még most is, azonban távolról sem oly vakon már, mint a vasutak kezdetén.

Az eddig kimutatottak alapján úgy fogjuk általában a vasútat tekinteni, mint egy, az államhatalom rendesnél nagyobb befolyása által a közérdek szempontjából korlátolt monopolokat, s ily alapon igyekezünk megfejteni a komplikált-nak látszó kérdéseket.

IX.

A tariffák képződése és szervezete.

A vasúti árszabályok természetét vizsgálva, leghelyesebbnek véljük először is Stappenbeck azon felolvasása után, mit a berlini vasúti ismereteket terjesztő egyletben tartott, az árszabályok fejlődését ismertetni meg.

Szerinte a kezdetleges árszabályoknál korántsem vétett alapul valamely közgazdasági vagy talán valamely üzleti és műszaki elv; akkor ily elvekről szó sem lehetett még, mert sem a közgazdaság, sem az üzlet a vasútak természetét alaposan nem ismerte. A vitelbérek megállapításánál egyszerűen arra voltak tekintettel, mily gazdasági, ipari és kereskedelmi jelentőséggel birnak azon vidékek, melyeken át a vasút halad; ezeket szemügyre vették és összehasonlították azon fuvarbérekkel, melyeket eddig az illető czikkek fizettek, s így alakultak a viteldíjak.

Ezen így alakult, és ennél fogva minden benső rendszert nélkülöző viteldíjakkal az egyes vasúti igazgatóságok szintén egészen rendszer nélkül tovább dolgoztak s a szerint, a mint egyes kereskedelmi érdekek vagy más közlekedési eszközzel való verseny igényelték, módosították és leszállították a viteldíjakat, úgy hogy a rendszertelenség csak még most lett valóban nagygyá.

Ezen rendszertelenségbe lassanként egy elv szövődött bele és nyert határozott kifejezést. A közönség részéről ugyanis az említett módon létesült tariffa ellenében rendszerint felmentetett, hogy a vitelbér semmi arányban sem áll az árú

értékével, hogy az üzlet s a kereskedés bizonyos árucikkekkel teljesen lehetetlen, mert tulságos a viteldíj. Ezen panaszok alapján lassanként kifejlődött azon elv, hogy a vitelbér az áruk értékének megfelelőleg legyen szabályozva, vagyis a viteldíj alapjává az érték tétetett. Nagyobb értékű jószágok ennél fogva magasabb, kis értékűek alacsonyabb árt fizettek. És ez elv alapján fejlődött ki a szokás, mely szerint kész gyártmányok magas, — fél gyártmányok kisebb, és nyerstermények legcsekélyebb viteldíjakkal sujtatnak.

A közönségnek a vitelbéreknél az említett elv szerint engedett kedvezmények korántsem fejlődtek ki akkép, hogy minden árnál egyszerűen csakis az áruosztályozás lett kedvezőbb; azaz, hogy az áruk kedvezőbb általános tételeket fizettek. A vaspályák ugyanis azt találták, hogy gyakran az áruk, melyekre nézve az üzletvilág azt állítá, hogy igen magas tételekkel vannak sujtva, még mindig magasabb tételt birhatnak el, mint a melyet a legközelebbi osztályzati tétel kiszab és most már új díjszabályzati tételek keletkeznek, a melyeknek alapja oly egységtétel volt, mely a két főosztály egységtétele között foglalt helyet nagyságra nézve.

Természetes, hogy minden egyes vasútnál külön körülmények fordultak elő, melyek az egyes esetekben külön alapszabályokat s még különösebb különözeti díjszabályzatokat létesítettek, úgy hogy már most minden országban a vitelbérek oly tömkelege és rendszertelensége keletkezett, mely kétségkívül mind a pályák, mind a közönség érdekeit elő nem mozdíthatja, s melynek módosítása általános közóhaj tárgyává lett. Nem volt mindazáltal elég, hogy az egyes vasútak külön helyzete különböző szabályzatokra ad vala alkalmat, — a verseny a hajózási és csatornázási vállalatokkal ismét újabb és újabb bonyodalmakat létesített. Később, midőn a vasútak külön elszigetelt helyzetét felismerték, új bonyodalmak keletkeztek a viteldíj-szabályzati ügyben az által, hogy az egyes pályák csatlakozásba léptek és csatlakozási díjszabályzatokat alakítottak. Így fejlődött ki a helyi forgalom, közös forgalom az új vitelbérek egész tömkelegével.

Az első reformlépés, melyet sokan javaslatba hoznak, abban állana, hogy legalább háriúassék el azon kellemetlen-

ség, mely a különböző pályáknál, a különböző áruosztályozás, illetőleg az árúknak különböző módon történt osztályozása által keletkezik. Kétséget sem szenved, hogy az egyenlő áruosztályozás magában véve is nyújtana némi előnyt, sőt a közönség szempontjából nagyon is kedvező helyzetre adna alkalmat sok tekintetben. De üzleti szempontból fölötte bajos lenne azon nagyszerű tömkelegből, mely egyes országokban a különböző vasútaknál fönálló osztályozás folytán az egyes árúknál mutatkozik, egy oly rendszeres egészlet képezni, mely egyenlő áru osztályozást létesítene. Ezenkívül üzleti szempontból fölötte fontos az, vajon egyenlő áruosztályozás mellett mi történjék egyes külön vidékek igényeivel, melyeknek elébb a külön osztályozás folytán a pályák megfelelhettek. Most nem maradna más hátra, mint azon vidékek számára ismét külön-külön különözeti díjszabályokat alkotni, s ez által a díjszabályzatok zavarát lényegesen előmozdítani.

Nem maradna tehát más hátra, minthogy az eddigi díjszabályzatok alapelve elvettessék és hogy helyébe más tétessék. Az érték magában véve csakugyan nem oly lényeges rész, melyre a díjszabályzatot fektetni lehetne. Az érték ugyanis az illető jószág előállítására fordított tevékenység eredménye. E tevékenységhez ugyan a szállítás is tartozik, sőt több tárgynál a szállítás fontos szerepet is játszik, a mint ez az ércznél, a köszénnél világosan kitűnik; határozottan téves ennél fogva azon állítás, hogy az árúk, melyek a szállítás által nyernék értékben, a további szállítás által magasabb viteldíjat elbirhatnának, mint kevésbé értékes tárgyak, melyeknek értéke, lényegileg a kevesebb szállításra is vezethető vissza.

De vasútüzleti szempontból sem igazolható egy díjszabályzat, mely lényegesen értéken alapul; mert az érték az üzleti kiadásra épen semminemű hatással sincs. Sőt az ily díjszabályzat, mely az iparterméket, leginkább a nyersterményeket kevésbé sújtja vitelbérci által, magára a közgazdaságra is káros hatással van, mert sok helyütt az ipar kifejlődését is gátolja.

Észszerű s a közönség igényeinek megfelelő ennél fogva csak azon díjszabályzat volna, mely minden darab árúnál egy-

szerűen súlyt s minden teljes kocsirakománynál egyszerűen a kocsirakományt tekintí s figyelem nélkül a tárgy mivoltára egyenlő díjakat követel.

A kocsirakmányokra nézve kétféle díjt lehetne szabni, a szerint, a mint az árú fedett vagy fedetlen kocsiba helyeztetik. Mert habár az üzleti kezelésre s a szállításra nézve a pályára egészen közönyös, fedett vagy fedetlen kocsiba szállítatik-e a tárgy s így a viteldíjak egyenlők lehetnének, — mégis a vitelezés egészen más természetű felelősséget von maga után a fedett kocsiknál, mint a fedetleneknél s ennél-fogva igazolható a két szállítási nemnél a különböző díjszabályzat.

Ily reform keresztülvitelére mindazáltal átmenet szükséges; mert lehetetlen kívánni, hogy a pálya minden árút oly előnyös s teljes kocsiszállítmányi viteldíj mellett szállítson, mint mely mellett jelenleg a gabna szállítatik. Ez több pályának teljes romlását s anyagilag tönkrementjét eredményezné. Másrészt azonban lehetetlen kívánni, hogy a teljes kocsiszállítmányoknál általában a jelenleg alkalmazottaknál nagyobb díjak követeltessenek; ezen eljárás mellett ugyanis az oly előnyösnek és jótékonnak mutatkozott gabnaszállítás, mely mind a földművelés, mind az ipar előmozdítását hathatósan előmozdította, lehetetlenné válnék és ismét azon nyomort idézné elé, mely már elébb is sok helyütt létezett. Az átmenet legczélszerűbben akként volna lehetséges, ha mindazon árúkra nézve, melyek eddig zártkocsikban szállítottak, a súly-díjszabályzat, és mindazokra nézve, melyek eddig nyíltkocsikban küldettek el, a kocsirakmány-díj alkalmaztatnék, de egyuttal némely árú, jelesül gabna, liszt, vas, gyapju és más efféle, kedvezményezettebb díjakban részesíttetnék.

Ezen új rendszer által természetesen csak a díjszabályzatoknak azon ága és része háríttatnék el, mely a különböző osztályzásra vonatkozik. A vitelbérek egyenetlensége mindazáltal még más okban is keresendő s ez azon tétel, melyet a különböző pályák az egyes osztályoknak alapjául vesznek. És e tekintetben minden pálya más és más alapidíjjal bír s ez által az egyenetlenség igen nagy mértékben emelkedik.

Ezen díjakat egyenlő alapokra vezetni lehetetlen. A kü-

lönböző feltételek, melyek mellett egyes államokban és országrészekben a pályák épültek, már maga a terület megszerzése, a különböző építési költségek, a befektetett tőkének megszerzése, s a megszerzés nehézsége vagy könnyűsége: mindez okvetlenül feltételezi, hogy a különböző vasútak különböző díjakat szedjenek. Ezen csak úgy lehetne segíteni, ha a vasútak külön kezelésből kivételnének és egy hosszú állami vonalat képeznének. Az állam ekkép azután természetesen máskép szabhatná ki a díjakat s általában a kérdés teljesen meg is szűnne; a díjszabályzatról akkor ily értelemben szó sem lehetne.

Egyébiránt a nagy közönség nem is igen szokott törődni azzal, vajon valamennyi pályán egyenlő-e a díj; elég nyeresemény az üzletvilágra azon egy körülmény, hogy a különböző ártípusztályozattal nem kell törődni, s hogy világos és tiszta fogalmat nyer az összes közlekedési díjak kiszámításáról.

Stappenbeck ezen nézeteihez nagyon természetesen sok megjegyzés férhet. Különösen ki kell emelnünk azt, hogy a tapasztalás majdnem mindenütt egyhangulag igazolta, miszerint a vasútak befektetési tőkéje csak igen kis mértékben van behatással a tariffák megállapítására; mindenesetre azonban aligha nincs igazsága abban, hogy — ha az egyöntetű osztályozás, mint láttuk, inkább erőszakos, semmint természetes uton keresztül vihető is magán-vaspályarendszer mellett: ez aligha nem véghatára az általános nagyobb mérvű reformoknak. Ugyanazonos tariffatételeket csak akkor létesíthet az állam, ha döntő befolyása van a magán-vasútak tariffarendszereire, a mely esetben viszont a kockázat veszedelme is őt terheli, mely két körülmény teljesen megsemmisíti — e szempontból legalább — a magán és államvasútak közt levő különbséget. Ily esetben azonban egyáltalában nincs ok nagyobb szabású reformoktól is ovakodni, ha az illető állam pénzügyi viszonyai megengedik.

Mindenesetre biztos dolognak látszik, — a mit a magyar vasútak esete is bizonyít, — az, hogy az eredeti osztályozás és eredeti tariffatételek felállítása vakon történt. Láttuk, hogy mily nagymérvű volt a vakosság az angol első vasútnál, s láttuk, mily könnyen elfogadták magyar vasútaink az osztrák államvaspálya osztályozását. Csak később, lassan simulnak az

osztályok és tariffák merev chablonai a gyakorlati élet viszonyaihoz, s csak akkor lesz valódi jelentőségük.

Elméleti szempontból azonban nagyon természetes, hogy e sok tarkaság nem nagyon tetszős, s hogy annál még az első állapot merevsége is többre becsültetik. Az egyszerűsítés iránti vágy több irányban nyilvánul, s lehetőleg alá akarta magát vetni a tariffákat is az egyöntetűségnek. Habár elfogadták is azon elvet, hogy a tariffákat is, mint minden árt a kereslet és kínálat egymáshoz való viszonya szabályozza — a mely elv, mellesleg megjegyezve, nem áll a vasútak monopol helyzeté folytán — azt állíták, hogy az előállítási költség veendő a tariffák minimumának, s előállt egy egész iskola az önköltségek keresése és alkalmazása végett.

És csakugyan, ha azon költségek, melyekbe a szállítás minden egyes pályának kerül, könnyen megállapíthatók volna s bizonyos egyöntetűséggel bírnának, nagyon természetesen lényegesen könnyebb lenne a tariffakérdés megoldása, mint a minő az jelenleg. Igen könnyű lehet az önköltségekhez a szükséges tőkék kamatait megfelelő mérvben hozzá számítani s az egész dolog készen volna. Szerencsétlenségre azonban ezen önköltség megállapítása, bármennyire kerestetik is az, először egyes konkrét esetekben is alig lehetséges, és a mi még ennél is nagyobb baj, ha egyes konkrét esetben megállapítható is: általános igazságra nem lehet belőle következtetni.

Az összes tariffakérdésben egyáltalán véve a kormány részéről a beleegyezésnek első feltétele az volna, hogy azon áldozatokról és előnyökről, melyekkel minden tariffaváltoztatás jár, magának hü képet volna képes alkotni. Ugyanez áll természetesen magukról a vasúttársaságokról is. A mérleg alakul meg ezen tényekből s minden esetre az oly elhatározás, a mely a figyelembe veendő körülményeket nem méltatja kellőleg, fölötte hiányos, sőt közgazdasági szempontokból egyenesen káros eredményeket létesíthet.

A szállítás önköltségei főleg e két különböző tényezőtől erednek: ugymint a szállítási tényleges költségek megfelelő összegéből s a befektetett tőke megfelelő kamataiból. Ez elsőhöz tartoznak a vállalat igazgatási, a pálya föntartási,

annak felügyeleti, továbbá a rendes forgalom létesítéséhez szükséges költségek.

Már ebből magából szembeszökő, hogy minden pályánál e két elem szükségképen más. Miután a pálya építése különböző, a pálya üzletének műszaki viszonyai lehetnek kedvezőbbek vagy kedvezőtlenebbek, — a fűtési, kenési stb. anyag drágább vagy olcsóbb, miután a tömeges szállítmányok kisebb vagy nagyobb mérvben aknázzák ki az üzleti eszközöket stb : a szállítási költségekezer és ezerkülönböző viszonyok nyomása alatt állanak. E tekintetben tehát bizonyos és pedig nagyterjedelmű latitude van engedve minden pályának már magának a rendes tariffának felállításánál is; miután egy bizonyos pontnál magasabbra nem hághatnak a pálya üzleti költségei : — nem lehet például oly költséges a vasúton való szállítás, mint a milyen költséges a tengelyen való szállítás; viszont más részről oly olcsón alig lehet vasúton szállítani, mint hajón.

Ha a tényleges bevételekből figyelembe vesszük, hogy mennyire vétetik igénybe az önköltség mindkét ága (tudniillik az üzleti költségek és a befektetett tőke kamatai czimén) által az egyes mázsa-mértföldre eső tényleges bevétel: fölötte érdekes adatokra fogunk találni. Így az osztrák Ferdinánd északi vasútnak 1872. évben 1,691,000,000 mázsa-mértföldnyi teherszállítmánya volt, az átlagos szállítási önköltségek 0.79 kr-ra rugtak csak mázsa-mértföldszámra s ebből 0.58 kr. esett a tényleges üzleti költségekre, míg a befektetett tőke kamatozása, együtt az amortizációval csak 0.21 kr-ra rugott. Az előbbi tette tehát az önköltségek 73.4, az utóbbi pedig 20.6 százalékát.

Természetesen, hogy a pályaforgalom minél kisebb: annál nagyobb az önköltség, mert a befektetett tőkéből természetesen annál nagyobb rész esik teher gyanánt minden mázsa-mértföldre. Így az osztrák éjszak-nyugati pálya 1872-ben csak 211 millió mázsa-mértföldet szállítván, az önköltség rugott mázsa-mértföldszámra 2.14 krajczarra, tehát a Ferdinánd pályáénál háromszorta nagyobb összegre, a miből az üzleti költség 0.95, a befektetett tőke kamatozása 1.19 krajczárt emésztett fel. A Rudolfrónörökös-pálya ugyanazon évben csak 104 millió mázsa-mértföldet szállítván: az önkölt-

ség 4 kr-ra rugott, a melyből 1.15 kr. esett az üzleti kiadásokra, 2.85 kr. a kamatoztatásra s így az előbbi 28.7 az atóbbi 71.3 százalékot tett ki. Szembeszökő az ellentét a Ferdinánd pályánál, mert amott csaknem teljesen megfordítva áll az arány s itt a tényleges önköltségek majd 600 %-al magasabbak; mint ott. Az általuk főnebb is érintett latitude nagy terjedelmét semmi sem bizonyíthatja jobban e ténynél.

Az egész ügy azonban még nagyobb figyelmet érdemel már maga azon egyszerű ténynél fogva, hogy nemcsak a befektetett építési tőke kamatoztatása, mely szükségképen állandó és fix összegben mutatható ki, zavarja össze a viszonyokat, hanem maguk a szorosabb tekintetben vett üzleti kiadások, — ilyenek a személyzeti költség, irodakiadások, gépfűtés, kenés, tisztítás, világítás, fűtőházak, vízszerezés stb. is fölötte különbözök. Így a főnebbi esetben láttuk, hogy a Ferdinánd pályán 0.58, a Rudolftrónörökös-pályánál 1.15, az osztrák észak-nyugati pályánál 0.95 krajczár volt. Az ingadozás tehát maguknál e pályáknál is 100—200 % közt van.

A vonat mozgósítási költségek, a melyek legalább nálunk a magyar pályáknál oly arányban állanak, hogy az ezer mázsa-mérföldre eső szállítási költség teszi ki átlag véve a vonatmérföldi összes költségek egy harmadát, — maguk is a magyar pályáknál 1 frt 73 krtól 4 frt 80 krig ingadoznak s átlagul körülbelöl 2 frt 60 kr. esik. Hogy mennyire különbözök e tételek alapjai: bővebb felvilágosításul ismét az egyes czimek tételei szolgálnak. Az utolsó évben a magyarországi vasútaknál a költségeket a következő táblázatban adhatjuk egyes vonat mérföldekre forintokban:

	legmaga- sabb	legala- csonyabb	átlag
I. Központi igazgatás	0.18	0.05	0.08
II. Vonatmozgósítási szolgálat:			
1. Személyi járandóságok	1.01	0.69	0.78
2. Irodai költségek	0.02	0.01	0.01
3. Mozdonyfűtő anyag	2.30	0.85	1.44
4. Mozdonykenő, tisztító és vi- lágító anyag	0.72	0.05	0.12
5. A kocsik kenése	0.15	0.03	0.05
6. Vízbeszerzés	0.20	0.03	0.08

	legmaga- sabb	legala- csonyabb	átlag
7. Fűtőházak fűtőtartása	0.12	0.01	0.03
8. Fűtőházi leltár fűtőtartása	0.10	0.01	0.01
Összesen	4.80	1.73	2.60

Az átlagok ezen aránya maga is mutatja, mily nagy az eltérés az egyes pályák közt, és hogy a kis pályák üzlete sokkal drágább lévén, nagyon természetesen az átlag a nagyobb pályák tényleges költségeihez, tehát az alacsonyabb tételekhez áll közelebb. Az eltérés nagysága azonban világosabb lesz előttünk akkor, ha egy 50 mértföldnyi pályát veszünk fel, naponta 6 vonattal: akkor lesz a vonatmértföldek száma egy évben $50 \times 6 \times 365 = 109,500$. Ha az egyes vonatmértföld üzleti kiadásait a főnebbi tételek szerint 4 frt 80 kr-ra vesszük: úgy a vonatmozgósítási költségek adnak 525,600 forintot; a legkisebb tétel, azaz 1 frt 73 kr. szerint pedig csak 189,435 forintot, a mi a megtakarításban 336,165 forintot (vagyis pályamérföldszámra 6723 frt 30 krt) ad ki, ez összeg pedig csaknem kétszerese a legkisebb tétel szerint számított vonatmozgósítási költségeknek. Az eltérés tehát 100—300 % tényleg nálunk Magyarországon is; még nagyobb természetesen ott, hol a pályák viszonyai még jobban elütnek egymástól, mint nálunk. Ha ugyanezen tételt még tovább viszzük: látni fogjuk, hogy körülbelöl egy millió forint megtakarítás érhető el az üzletben: illetőleg — miután nálunk a vonatmozgósítási költségek egy harmadát adják ki az ezer mázsamérföldre eső önköltségeknek, a főnebbi ötven mértföldben felvett pályánál, az összes önköltségek ingadozási határa 500,000 és 1.500,000 frt. közt van. Természetesen még jobban devalválja a bizonyosságot és még ingadozóbbá teszi a tételt a befektetett tőke kamatoztatásának befolyása; — de már a főnebbieken van elég ok arra, hogy ne tartsuk megfoghatatlannak azon körülményt, miszerint vasútaink némelyike — a magyar államvasútakénál jóval magasabb tariffák mellett is, nemcsak a befektetett tőke kamatoztatására képtelen, hanem saját üzleti költségeit sem bírja fedezni.

A mi áll így általában: természetes, hogy áll a hazai egyes vonalakra nézve is. Így a magyar államvasútak északi

vonalan a tiszta üzleti kiadás volt 1871-ben 2.069,233 forint, a nyers bevétel 56.50 % -a, pályamérföld szerint 48,120 frt, vonatmérföld szerint 12.04 forint. Ugyanakkor az északkeleti vasútnál volt 275,704 frt, vagyis a nyers bevétel 90 % -a; pályamérföld szerint 38,560 frt; vonatmérföld szerint 22.57 forint. Még szembeszökőbb, ha például a déli vasutat hasonlítjuk össze a kassa-oderbergivel. A déli vasút üzleti kiadása 12.374,907, — a kassa-oderbergié 637,411 forint; ott 35.60, itt 86.93 % -a a nyers bevételeknek. Ott esik pályamérföldenként 47,559; — itt 33,815 forint; s vonatmérföld szerint a kiadás a déli vasútnál 9.16, a kassa-oderberginél 22.65 ftra rug.

Ezen költségek nyomozása messzire vezetne. Mi csupán azon igazságot akartuk konstatálni általa s ezt, reméljük, el is értük, miszerint a tényleges önköltségek fölötté különbözők az egyes vasutaknál, s hogy e különbségek oka részben elhárítható, részben nem. Ha például a kisebb vasutak egyesülnek: az egyesülés által tagadhatatlanul olcsóbbá válik nemcsak a központi igazgatás, mi magyar hálózatainknál nem is jelentéktelen tényező, — hanem maga a vonatmozgósítási szolgálat is. Az egyöntetű kezelés igen nagy előnyöket biztosít a takarékoság részére.

Hogy csak egyetlen példát hozzunk fel: a központi anyagbeszerzési hivatal, miről újabb időben komoly tárgyalások folytak a vasúti körökben, nagyban és így olcsóbban szereznék be, raktározna és kezelne a szükséges anyagokat, mint az egyes pályák maguk képesek volnának reá; ez által lényegesen hozzájárulna a megtakarításhoz, mert a mint főnebb kimutattuk, az anyagbeszerzés és föntartásban 100—500% költségkülönbség mutatkozik az egyes társulatok közt. Így az angol vasúttársaságoknál szokásos, ugynevezett üzleti szerződések (working agreements), a mennyiben nem a bevételek emelésére célzó kartellek jellegét veszik fel, hanem egysze-
rűen kooperatív jelleggel a kiadások csökkentésére s az üzlet egyöntetű vitelére törekednek, nevezetes mérvben csökkenthetnék e tételek nagyságát, s így azon bizonyos latitude-öt lejjebb és lejjebb szállíthatnák.

Azonban a tétel megmarad így is. Mindaddig, míg különbözőség van az egyes pályák közt, — s a különbség már

az építési tőke különböző magasságában kezdődik, — addig az ugynevezett önköltségek közt is van különbség. Természetes, hogy e különbség nem állandó, hanem mozgó, vagyis az önköltség tétele nemcsak más minden pályánál, hanem szükségképen más minden változó üzletviszonyhoz képest. Sehol sem áll e tétel oly ecclatansul, mint a magyar vasútaknál, ahol a nyers termelvények szállítása képezi a vasútak főüzletét, s így az aratás gazdag vagy silány volta nagy mértékben befolyása alatt tartja a forgalom magasabb vagy alacsonyabb voltát, s a főnebbiekben láttuk, hogy a forgalom nagysága viszont hat az önköltségek kisebb vagy nagyobb magasságára is.

E mellé járul azon különös figyelmet érdemlő tény, hogy ugyanazon vasút két állomása sincs ugyanazon viszonyok közt. Az egyik állomáson nagyobb személyzet kell, a munkabér nagyobb, a kőszén, viz drágább, nagyobb építkezéseket kell tenni a raktárakat őriztetni kell, a pályán több gépet kell tartani, stb. stb. Ezer és ezer körülmény, a mely mind azt igazolja, hogy az önköltségek megállapítása egy konkrét szállítmánynál is majdnem lehetetlen előre, annyi sok körülmény folyván be arra, a mely körülmény nem is bir állandó jelleggel, hanem változik minden pillanatban.

Különösen nem lehet alkalmazni pedig az önköltség kulcsát a vasúti tariffák megalkotására a jelen körülmények közt, midőn az érték is figyelembe vétetik az osztályzásnál: tehát oly tényező, a mely a szállító vállalatától semmi esetben sem függ. A kocsirakmányokra nézve e nehézség nem forog fön, s így még az önköltség kiszámítására nézve is sokkal kedvezőbb a kocsi ürszabás, mely mellett csak egy — bármivel megtölt, konkrét súlyu és téríméjű szállítmány önköltsége kerestetik.

Egy tény azonban szembeszökőleg igaz. S ez az, hogy hosszabb tapasztalat után kivált ez utóbbi irányban némi átlagot egyetlen pályánál lehetne feltüntetni az önköltségekre nézve is; ámbár az távolról sem pontos, és nem is kielégítő soha. Azonban nálunk még a lehetőség is nehezebb, mint bárhol másutt. Az okok nagyon is szembeszökők. Az önköltségeknek csak némileg megközelítő meghatározásához is két

fix adat szükséges: az egyik a forgalomé, a másik a kiadásoké. Átlagos forgalmat kell kiindulási pontul venni, és átlagos tényleges kiadásokat. Nálunk azonban mind a kettő hiányzik. Átlagos forgalom nincs két fő ok miatt.

Egyik az, hogy vasútaink egyáltalában ujak s a kapcsolatot nélkülözik; legtöbbször tehát még az átlagos forgalomra sem lehet következtetéseket vonni, nemhogy az átlagos önköltségekre. E mellett tekintetbe kell venni azt is, hogy a vasúti hálózatba bejutás eredményei nem is mutatkoznak eléggé egy pár év alatt, annyival kevésbé, mert maga a vasúttársaság sem folytathat a legjobb akarat mellett sem az első években vidéke érdekeihez simuló tariffapolitikát.

A másik az, hogy — mint már említők, — az időjárás szeszélye a legjobból vagy az átlagból egyszerre a legrosszabbra terelheti az önköltségeket is, — ha a hullámozás egyenlő lépést tart a gabona árak hullámozásával: az átlagok nehezen fognak képződni, s így az átlagokból egy hamar az önköltségekre sem lesz könnyű dolog következtetni. Nálunk ugyanis vasútaink üzletforgalmának 80—90 %-ját az őstermelés adja. Ez pedig éghajlatunk szeszélyeitől függ. Évi kivitelünk is 30 és 100 millió mázsa közt ingadozik. Hogy lehet ily viszonyok közt állandó körülményeket remélni, melyek az önköltségek kiszámításához szükséges állandó alapot adják. Mert hisz azt, hogy az önköltségek nagysága főleg a forgalom nagyságától függ: nem lehet elvitatni. Hogy lehet tehát képzelni nálunk ennek megállapítását, midőn forgalmunk nagysága is oly annyira változó az időjáráshoz képest?

Az önköltségek bármily hozzávetőleges meghatározásához az átlagos kiadások meghatározása is feltétlenül szükséges. És ez átlagos kiadások ez idő szerint nem állapíthatók meg nálunk.

Ennek egyik oka az, hogy vasútaink üzleti felszerelése még mindig folyik, s így nagyobb forgalomra jelenleg még nem is képesek; pedig a forgalom nagyobbodása — mint főnebb kimutattuk — egyenes arányban apasztja a mázsamértőldre eső üzleti kiadások összegét. Nem kell felednünk például azon tényről, hogy az üzleti költségeknél mily nagy kü-

lönbséget tesz, ha a pálya saját kocsijain szállítja a forgalmat, vagy fizeti a drága kocsibért idegen társulatnak stb.

A másik ok az, hogy a megtakarítások iránt is többkevesebb idő szükséges, míg mindegyik pálya tájékozva lesz. Az anyagszerek ára nagy hullámzásban van, s ezeknek megállapodása előtt az önköltségek megközelítő meghatározásáról szó sem lehet. Hasonló áll a munkabérekről, s az önköltség közé felvett minden egyes tényezőről. Hogy ily körülmények közt, a hol a kavics, kőszén, munkabér emelkedése folytonos változásban van, mely 50 %-ra is felmegy, s e változás különböző a különböző vidékek szerint, miután még sem e czikkek kínálata nem szervezkedett a kereslettel szemben, sem maga a vevő fél — a vasút — nem tudja biztosan előre szükséglete mérvét, a hol tehát az árak tekintetében valóságos, még meg nem tisztult forradalom van, hogy ily körülmények közt lehetetlen az önköltség hozzávetőleges megállapítására gondolni: az szembeszökő.

Az önköltségek megállapításáról tehát nálunk egyelőre nem lehetvén még tájékozólag sem beszélni: ezen tételt, mely a legfőbb a tariffaképződés elméleti tételei közt, figyelmen kívül vagyunk kénytelenek hagyni. És a gyakorlat is mutatja, hogy azt voltunk kénytelenek tenni mindig, némi általános nemzetgazdasági és forgalmi tényekből következtetvén csupán a leendő önköltségre s ennek alapján szabva meg a tariffa maximumokat, a melyek épen ezért majd tulságos bővek, majd tulságos keskenyek voltak.

Ugy értesülök, hogy a közlekedési miniszterium mindezek daczára tett kísérletet évről évre az önköltségek megállapítása céljából. Nem ismerem ugyan e számításokat, azonban épen a főnebb elmondottak alapján már előre is bátran kétségbe vonhatom, ha nem is azok megbízható voltát, de azt mindenesetre, hogy a tariffák megállapításánál irányadókul szerepelhessenek. Ha az önköltségek alatt egyszerűen az értetik, hogy egy konkrét pályának egy konkrét időben, tehát egy konkrét forgalom mellett mennyibe került egy átlagos mázsa-mértföld szállítás; ugy igenis lehetséges ezt megállapítani. Kohn évkönyvei évről évre adnak erre adatokat. De ez egy mázsamértföldre szól, egy átlagot ad, a mely változik évről

évre, a mint bizonyára a kormány is fogja tapasztalni. De a legnagyobb baj az, hogy ez átlagos szám marad mindig: tehát közepes a legnagyobb és legkisebb önköltség közt. Fedetlen kocsiknál, ha nagyobb szállítás biztosítatik, pedig lényegesen más egy mázsamértföld önköltsége, mint apró darabárúknál. Így ez átlagot venni minimumul, melyen alól nem szállhat a tarifa vagy refakcia, egyáltalán igaztalan, miután az átlag vétetik egy mult időből és alkalmaztatik a jövőben, ott sem átlagul, hanem minimumul, holott a jövő minimális önköltséggel kellene összeesni. De ezt nem lehet előre megmondani, s így bármennyire elismerjük is az ily kísérletek tudományos értékét, sőt gyakorlati értékét is a messze jövőre, egyáltalán lehetetlennek tartjuk ily átlagból vonni már most valóságosan hasznos, praktikus következtetéseket.

Így rendeztetvén be úgy szólván, taláломra a helyi tariffák: ugyanazon alapokon szerveztetett a nagyobb forgalom is. A mellett minél nagyobb terjedelmű időt élt át már valamely társaság, s így minél több alkalma volt a reál utalt vidék természetét és forgalmát kiismerni, a dolog természete szerint annál inkább fog benne nyilvánulni a vágy az osztályozást, illetőleg a tariffákat, — a hol nincs megkötve keze — megfelelően alakítani át, hozzásímitani a vidék forgalmi igényeihez.

Ez által folytonosan komplikáltabb lesz a rendszer, (a francia 6 vasúthálózat ma érvényben álló tariffái Lamé-fleury szerint 34 kötetben 15,493 nagy nyomtatott lapot tesznek ki) de folytonosan közelebb jut a gyakorlati élethez. Nagyon természetes, hogy az egyszerűsítés ily körülmények közt fölőtte kívánatos, s miután az egyszerűsítést nem lehet elérni sem a vasútak versenyével, mert a vasútak monopolok, s a hol versenyre kelnek, ott a verseny épen új zavarokat létesít; sem a síneken való versenynyel, mert az ma még technikai lehetetlenség, s ha létesül: sem segít sokat az állapotokon; sem az önköltségek kiszámításával, mert azokat oly biztosan, hogy a tariffáknak helyes alapjául szolgáljanak, megállapítani nem lehet: szükséges volt minden tarifa-rendszernél azokat a tényezőket vizsgálni, a melyek hatnak az osztályozásra, illető-

leg a tariffákra, s így gyakorlati uton kevesebbet markolni, de többet fogni.

Lássuk tehát e tényezők vizsgálata hová vezet.

A tariffák alakulásánál például a bécsi Transport-Enquete öt tényezőt ismer el jogosultnak:

a) az illető cikknek általános gazdasági fontosságát, vagyis a forgalmi értéket. E szerint az értékesebb tárgyak nagyobb viteldíjat fizetnek, egyszerűen azért, mert sokkal inkább megbirják azt, s így a nagytömegű nyerstermények viteldíja olcsóbbra szabható;

b) a rakhatást, vagyis a rakodási képességet; minél nagyobb e szerint az illető cikk rakodási képessége, minél többet lehet tudniillik, és minél könnyebben raktározni, annál közelebb fekszik a lehetőség az olcsó szállításra;

c) a mennyiséget, mely szállítatik; ennek figyelembe vétele annál inkább igazolt, mert minél nagyobb a súly, annál nagyobb a tényleges szállítási költség;

d) a viteldíj befolyását az illető cikkekre; jövedelmező iparágak létesítése és felbátorítása végett a vasútak gyakran egyidőre veszteséggel is dolgozhatnak a jobb jövő reményére;

e) azon körülményt, hogy mennyire képes az illető cikk a forgalom fokozására. Azonban még ezeken kívül is lehetnek az egyes vidékek nemzetgazdasági természeténél oly eltérések, a melyek különös bánásmódot igényelnek, és ezekre nézve az enquete teljes figyelembe vételt javasol.

Szembeszökő azonban, hogy e tényezőkkel még nincsen kimerítve a tariffákra hatást gyakorló minden körülmény. Így az idő kérdése. Ha a feladó rövidebb határidőt tűz ki a szállításra: nagyon is jogosult, hogy nagyobb összeget fizessen, miután minél rövidebb az idő, annál jobban meg van szorítva a vasúti vállalat szabad tevékenysége. Így a távolság kérdése. Ez még a végállomási díjak külön szállítása mellett is, — mely pedig, nagyon természetesen különbséget okoz, mivel az ezen költségeknek megfelelő viteldíjszaporulat kisebb a távolság arányában, — figyelembe veendő, mivel ezen kívül a kocsik jobb kihasználását is lehetővé teszi. Ilyen a koczkázat, illetőleg felelősség kérdése, melyet a vasút megfizettet magának. Így a verseny kérdése, mely — a meny-

nyiben alkalmazható, — voltaképen már nem is a vasúti üzletnek, de a vasúti politikának képezi tárgyát.

Az itt elősorolt elvek alapján, figyelembe véve, többé-kevésbé mindegyiket, már most osztályoztatnak az árúk, mindegyik osztályt a viteldíj magassága választván el egymástól. Természetesen, hogy különböző természetű czikkek jutnak ez által egymás mellé, a szerint, a mint egyik vagy másik indokra tekintettek az osztályozásnál. De azt láthatjuk mindig, hogy mindegyik árú besorozása ezen okok egyikére vezethető vissza.

Vannak ezen alapelvek közt olyanok, a melyek ellen nem lehet szólni. Így a súly jogosult kifejezést nyer, a szállítási idő szintén, az árú által elfoglalt helyiség, mely az ugynevezett »sperrige Güter« osztályát megállapította (melleslegesen megjegyezhetjük, hogy ez osztály a magyar államvasutak új tariffáiba is felvételre került, mely pedig nevezetes haladást képvisel); de vannak ismét olyanok, a melyek ellen sok kifogás emelkedik, ilyen különösen az érték kérdése. — Megjegyezzük, hogy a távolság és verseny az osztályozások közt nem szerepel, legfeljebb azért, hogy a mint a déli vasut kötelelői szervezetében általánosan, más vasutaknál gyakran szerepel, declassificatióban jelentkezik, azaz, ha a az illető cikk eddigi osztálya helyett olcsóbb osztályba szállíttatik. Ez azonban csak rejtett alakja a differenciál-tariffáknak, s azért csak az osztályozás után beszélünk róla a tulajdonképeni differenciál-tariffáknál.

Mert meg kell jegyeznünk, hogy minden valódi tariffareformnak valóságos alapja az egyöntetű osztályozás. Erre törekszik ujabban Franciaország és Németország, erre szolgál az angol »Railway Clearing House«, és nagyon helyes, ha nálunk is itt kezdi reformjait a kormány.

Az osztályozásnál tehát nálunk a szállítandó tárgy sulya, tériméje, a szállítási idő és a szállítási érték szerepel, s ennek megvizsgálása után megyünk át a távolság és a verseny kérdésére, mely a szoros értelemben vett differenciál-tariffákat hívta létre.

A súly és tériméje, mint szintén a szállítási idő a jelen osztályozási rendszerben képviselik a vasúti szolgálatot, az

árú értéke pedig a szállító fizető képességét. Ámbár szembe-
szökő, hogy a vasutaknak nincs semmi jogosultságuk sem
arra, hogy a szállító fizetőképességét adóztassák meg, mert
hisz ez valóságos adó: mindazáltal nem lehet tagadni,
hogy ily uton képesek voltak a nagyobb súlyú és nagyobb
tériméjű árucikkeket nagyobb távolságokra elszállítani, itt
esetleges veszteségöket kárpótolván az ott nyert nyereséggel.
De semmi kétséget nem szenved, hogy az elméletileg igazta-
lan, hogy a vasutaknak semmi joga sincs a tárgyak forgalom-
képességét megítélni s így forgalmi politikát üzni. — A súly
és a térime jogosultsága, mint szintén az időé, nem tétetett
panasz tárgyává soha sem; a gyors szállítmány és teherárú
közti különbözetet fizetik a szállítók zugolódás nélkül; sőt a
legutóbbi enquete alkalmával konstataáltak Franciaország-
ban, hogy a közönség nagy része a szállítási idő tekintetéből
szívesen látna három osztályt is, a petite-vitesse árszabályai
fölé még fizetne valamit, ha az angol szállítási gyorsaság
meghonosodnék.

A nagy kérdés tehát az osztályozásnál csak az: vajjon
vételessék-e a leszállított árúk forgalomképessége az osztályo-
zás alapjául vagy sem? Hogy tehát, illetőleg: tisztán a vasut
szolgálatát tekintessék-e az illető viteldíj alapjául vagy egy-
szersmind a szállító fizetőképessége is?

Mint láttuk, eddigi osztályozási rendszerünk főleg az
értéken alapul. Annyit szedett minden árutól, a mennyit az
még elbirt. Ezen rendszerrel egyenes ellentétben áll az ugy-
nevezett kocsi-ürtér szerinti tariffa, melyet Németországban
először irodalmilag b. Biedermann, a szász államvasutak igaz-
gatója — sürgetett volt, s mely azóta tényleg, részben a
belga államvaspályáknál, részben az elszász-lothringeni bi-
rodalmi vasutaknál fogantatba is vétetett. E szerint a vi-
teldíj az értékre többé semmi súlyt nem fektet, s minden
jóságnál csak a súly és térfogat szerint számíttatik, s csak
annyiban tétetik különbség, a mennyiben gyors- (idő), darab-
vagy kocsirakomány (súly és térime) gyanánt szállítatik és
pedig nyitott vagy fedett kocsikban (a szállítás minősége).

Ezek közt maga az illető feladó választ és így teljesen
el van érve az angol és francia közvélemény radikálisabb ré-

sze által kívánt azon szabadság, hogy a szállító ép úgy válasszthasson a szállítandó árú osztályai közt, mint az utazó. A mellett nem vétetik tekintetbe, csak a vasut szolgáltatata. A szállító fizetés-képességére való minden tekintet : az árúk érték szerinti osztályozása ki van teljesen zárva. — Miután e rendszert a német vasutak egyesülete nem fogadta el : a porosz kormány tárgyalásokat indított meg az egyes vasutársaságokkal, s a tárgyalások eredményeül elérte azt, hogy a német államvasutak nagy része s néhány magán-vasut is e rendszernek egyelőre helyi és átmeneti forgalmukban való alkalmazását elfogadták s ennek alapján új tariffákat dolgoztak ki. Ezen rendszernek előnyei magukra a vasutakra nézve is szembetűnőleg kedvezők. Ugyanis :

1. A kocsi — rakmányi rendszer a kocsik jobb kihasználását teszi lehetővé ;

2. Miután így a holt teher kisebb lesz ; a fizető teher emelkedik s vele együtt a pálya jövedelmezősége is.

Az eredmény ugyanis igazolta, hogy a megrakott tengelymértföld az elszász-lothringeni pályánál 74.29 mázsa, a porosz államvasutaknál pedig csak 58.50 mázsa kihasználást adott, — ott 11.26, itt 9.6 garas jövedelemmel. E körülmény szem előtt tartásával a mozgalom határozottan kedvező a tariffák ily módon átalakítására, s mint tudjuk, nálunk is felhivattak a vasutársaságok ez irányban javaslatokat, illetőleg tanulmányokat tenni.

Hogy ezen felhívásnak mindjárt eleinte nem volt hatása ; sőt a vasutigazgatók 1874 október 8-iki értekezlete, elismervén a javasolt rendszabály előnyeit, javasolta, hogy a vasutak várják meg az osztrák és német vasutak által fogantatosítandó elhatározásokat : köztudomású. Köztudomású az is, hogy a későbben kidolgozott tervezet, átmenetel gyanánt, oly osztályozási javaslatot mutatott be, a mely nehezen volt haladás. Átmeneti szempontokból s főleg a szomszéd országok tariffa-rendszerére való tekintettel oly tételeket állapítottak meg, a melyek egészen az érték-tariffa alapját fogadták el, azt is csak összevissza. E reformjavaslat szerint például egy osztályba jött volna a vasúti sín a syrruppal ; egy másikba a porcellán föld a füstékek és a trágyával ; egy harmadikba

a czukorrépa a kövezet-kövel stb. Ily rendszer, helyesebben rendszertelenség, nagyon természetesen nehezen lett volna haladás, s különösen az által, hogy a kocsirakományt csak egynemű árúkra szorította; a rendszer főelőnyét vetette el, mely abban áll, hogy praemiumot ad a kocsik teljes kihasználására, nem törődve az egyes árúk értékével, minőségével és súlyával; hogyha azok egy kocsiban — tehát egy meghatározott tér és súlyig — adatnak fel.

Idő közben azonban lényegesen megváltozott a helyzet. Németországban ugyanis nem sikerülván két vasúti törvényjavaslat keresztülvitele; most a vasutak megszerzése a birodalom által van kilátásban, a mely esetben semmi kétség, hogy a birodalmi vasúton most is alkalmazatt tariffarendszer alkalmaztatik ott is. Viszont más oldalról a hazai vasutak is — együttesen az osztrák vasúttal — készeknek nyilatkoztak e javaslatot a főnebb érintett módosítással elfogadni. E javaslatnak különös fontossága Magyarországra nézve az, hogy miután a szállítás legnagyobb része ugyis nyers termény, melyre kocsirakományi tariffa alkalmaztatik, a változás csak annyiban lesz érezhető, a mennyiben a nem nyers termény is részesül ezen viteldíjak kedvezményében, mi kétségekivül jótékony hatást fog gyakorolni.

Ezen osztályozás által eléretik az, hogy a vasút visszavezettetik eredeti rendeltetésére, a mely szerint többé nem lesz hivatva itélni a forgalomképesség fölött, hanem egyszerűen szállítana. Ez fölötte nevezetes haladás volna magában véve is, miután állandó és egyenlő elbánás volna biztosítva, s a differenciálttariffák egyik neme — mint a berlini enquete is jelezte — el volna ez által törölve, s a mellett a kocsik jobb kihasználása, minden valószínűség szerint biztosítva volna.

De még mellékes haszon is származnék belőle. Az egyöntetű osztályozás, mely oly sürgős, el volna érve. Igaz, hogy például a párisi kereskedelmi kamara az egyenlő osztályozást a súly, terjedelem és érték után követeli, a mint van tényleg az angol leszámítoló iroda osztályozása: de bizonynyal helyeselné az érték kívül hagyását is a számításon. Ezt pedig annál inkább lehet helyeselni, mivel ugy is kifejezésre talál az. Nevezetesen a rakodhatási képességnél fogva az értékesebb

tárgyak esetén nem használható ki a kocsi egészen, s ha darab számra szállítatik az — akár egyenesen a vasút által, akár szállító közbejöttével — többet fizetne a nyers terménynél.

A másik szembeszökő haszon az volna, hogy a nagyban szállítás előnyében részesülne a kis szállító is. Mig ugyanis ma csak egynemű kocsirakmányok fogadtatnak el, melyeket csak nagy szállító küldhet, kinek így — refakczia nélkül is nagy előnye van kis szállító versenytársai fölött: addig az új rendszer szerint mindenféle árukkal rakható meg egy kocsi s a vállalkozó a verseny nyomása alatt kénytelen a szállítási különbözet egy részét felének engedni át. Ez fölötté fontos, miután a kis termelőt versenyképessé teszi.

A mi a mennyiséget illeti végül: a refakcziát feleslegessé teszi. Azon refakcziáról, mely versenytekintetek miatt adatik, lentebb szólunk ugyis.

Mindenesetre tehát oly előnyök érhetők el e rendszer által, a melyek nagybecsűek és a melyeknek gyakorlati kivihetősége ellen nem nehezedik semmi. Mindaddig, míg a vasúti osztályozásnál az érték alapul vétetik, semmi ok sincs arra, hogy a vasútak vidékökhöz simulva új osztályozásokat ne tegyenek; ellenkezőleg gyakorlati szükség van arra. Az új rendszer szerint az felesleges. A szállítási egyöntetűség megvan; a kocsik jobb kihasználása biztosittatik; a kis szállító részesül részben a nagy szállító előnyeiben; és a vasút elvonatik oly jogkör gyakorlásától, mely őt nem illeti meg.

Végül meg kell említenünk, hogy e rendszer mellett a végállomási díjak kérdése, — s ezzel együtt a berlini enquete által említett egyik faja a differentiaal-tariffáknak, — körülbelől meg van oldva, s az önköltségek számítása legalább is valószínűbb alapra van fektetve.

A mi ugyanis a végállomási díjakat illeti: azok eddig elé, a hol külön meghatározottak, csak maximumok gyanánt határozottak meg. Angliában a törvény legtöbb esetben csak »észszerű« díjt köt ki, Franciaországban a kormány határozza meg. Minden esetben azonban önkényes magában véve is. A kocsi-ür-tariffánál e végállomási díjak az egyes vállalkozó szállítók közt kifejlődő verseny ál-

tal határozatnak meg, úgy hogy a külön kiszámítás és kimutatás, — mely most jogosan követeltetik a vasutaktól — elejthető lesz. A berlini enqueteen konstatáltatott, hogy ezt a priori megállapítani épugy nem lehet, mint a tariffák önköltségét; s a végállomási maximumok ép oly önkényesek, mint a tariffa-maximumok. Az ebből kifolyó visszasságok kikerülése tehát csakis ily módon lehetséges.

A mi pedig az önköltségek megállapíthatását illeti: szembeszökő, hogy sokkal könnyebb e megállapítás kocsi-rakmányoknál, mint darab-árúknál. Ez esetben ugyanis csak azt kell kutatni, hogy egy, például 200 mázsával — mint számításba jövő súlylyal — terhelt kocsi szállítása mennyibe kerül, tekintet nélkül a fel- és lerakási s végállomási költségekre, tekintet nélkül az árúra magára, melynek téríméje, sulya, rakható képessége stb. nem érdeklik a vasutat. — Ez kétségkívül nagy lépés lesz e tekintetben is előre. És bárha mi nem gondoljuk is, hogy az önköltségeket, — a melyek circulus vitiosusban vannak a forgalom mérvével — ily uton meg lehessen valaha állapítani, különösen nem gondoljuk pedig, hogy ez úton praktikus használhatóságú adatokat lehessen szerezni nálunk: készségesen ismerjük el mégis, hogy az átlagok, a melyek így nyeretnek, sokkal nagyobb megnyugvással vehetők számítási alapúl egy konkrét súly- és térímére, mint most az eset a darabárukra nézve, a hol mindezen bajokon felül még az árú természetét, súlyát, térfogatát, rakhatóságát is tekintetbe kell venni még akkor is, ha az értéket egészen kívül hagyjuk számításunkon.

Ime tehát a kociürszabási tariffa az egyszerű, egyöntetű osztályozás, az érték mellőzése, a kocsik jobb kihasználása, a szállítók részére nagyobb egyenlőség adásán kívül még a tariffák természetes alapjának: az önköltségnek, kiszámítását is valószínűbbé teszi, s a mellett a végállomási díjak szabályozása, s a különféle önkényes osztályozás elkerülése által a differenciál-tariffáknak a berlini enquete által említett négy osztályából kettőt egészen elfogadható megoldásra vezet.

A hol és a mennyiben azonban ez osztályozási rendszer bármely okból el nem fogadható: ott is feltétlenül szük-

ségesnek véljük az egyenlő osztályozást és a végállomási díjak maximális meghatározását. Szembeszökő, hogy egyik sem lesz ez esetben oly tökéletes, mint a minő a kocsiiűrszabás mellett várható. Az osztályozás egysége azonban szükséges a nagy zavarok elkerülhetése végett, akár vétetik tekintetbe az érték, akár nem. A mennyiben pedig egyes vidékek természetüknél fogva, egyes árúkra nézve különös figyelembe vételt igényelnének; a mi az érték számításba vétele mellett képzett tariffáknál igen gyakran fordul elő: ezen esetek fölött mindig a kormány döntsön, mert ez már a forgalmi politika kérdése, a melyet a vasutársaságok tetszésére nem lehet bízni. Az angol vasútak az egyenlő osztályozás kedvéért a netalán károsuló társaságot a leszámítoló iroda útján kárpótolják. Így némi, — bár távolról sem kielégítő — eredmény mégis eléretnék mindkét úton az egyöntetűség szempontjából.

A végállomási díjak maximális meghatározása mellett ugyanazon okok harcolnak, mint a tariffamaximumok mellett. A legnagyobb szigorúság mellett sem lehet eltiltani, hogy a vasutak egyszer leszállított tariffáikat ne emeljék ismét fel. Ha e változás vég nélkül folytathatnék: a vasut mentén levő vidékek érdeke a legnagyobb rázkódásoknak volna kitéve. Szükséges tehát ezen rázkódásnak valami határt szabni: azt teszi a maximum tariffa, s ugyanerre való a maximális végállomási díj. A kocsiiűrszabás mellett ez felesleges, mert ha a szállítató úgy találja, hogy akár a vasút, akár valamely vállalkozó tulságos díjt szed ily szolgálataiért: semmi sem gátolja őt meg abban, hogy önmaga teljesítse azokat, vagy máshoz forduljon.

Szembeszökő, hogy mind az egyöntetű osztályozás tekintetéből, mind a végállomási díjak igazságos megállapítására nézve, sokkal biztosabb alapot ad a kocsiiűrszabási rendszer, a melynek tehát e tekintetben is előnye van; s az egyenlő osztályozás keresztülvitele, mint szintén a végállomási díjak maximális meghatározása csak *faute de mieux* ajánlható ott, a hol a kocsiiűrszabási rendszer különös viszonyok folytán nem alkalmazható. Miután azonban nálunk az, a vasutak által is legalább elvileg el van már fogadva,

s remélhetőleg az átmeneti állapotokból nemsokára megtörténik a végleges lépés is a nagy reform teljesítésére: a differenciál-tariffák e két faja elesik.

Ha egyszer az osztályozás meg van állapítva; következ-
zik az ártétel kiszabása minden osztályra. Itt volna nagyon
szükséges az önköltség ismerete, de miután azt előre nem le-
het tudni, némi általános tekintetek határoznak. A törvény-
hozási maximumok rendesen chablonszerűleg egyformák, s
az alkalmazás alatt változtatja csak azokat a viszonyokhoz
képest a vasút, a mint a forgalom szüksége igényli. Emli-
tettük főnebb, hogy ezen maximumok törvényes meghatáro-
zása szükséges azért, hogy a pálya vidéke a tariffák folyto-
nosan változó természetével szemben is egy bizonyos fix
alapra számíthasson. Meg kell említenünk itt, hogy a tör-
vényhozásnak lehetőleg igyekeznie kell azon, hogy a maxi-
mumok egyenlők legyenek mindegyik pályánál, s e végre
kimondani ott — mint nálunk is, — a hol államvasutak van-
nak, hogy azok osztályozása vétetik irányadónak, a mely alól,
ha ugyan a kociürszabás nem létesítettik, a pálya vidékére
való különös tekintetek által igazolt eltéréseket csak a kor-
mány különös engedélye adhatna.

Belgiumban újabb időben kiköttetik az is, hogy az enge-
délyezett vasutak tariffái az államvasutakkal egyöntetűek le-
gyenek. Azt hisszük, hogy ez csak oly esetben lehet általános
szempontból igazságos, a hol az így származó jövedelmi kü-
lönbséget egy bizonyos pontig az államkincstár viseli,
mint ez az eset a mi nálunk divatozó kamatbiztosítás mellett.
Ily esetben teljesen jogosult, ha az állam az engedélyokmány-
ban magában kiköti a biztosítás tartamára a döntő befolyást
a tariffákra nézve.

Különben és általában véve azonban a magán-vasúti
rendszer természetéből folyik, hogy az ily tariffák meghatá-
rozása a maximumok korlátaiban belől az illető társaságra
bizassék. Kétségekivül ez nagyon erős jog, de hogyha az osz-
tályozásnál, a végállomási díjknál kellőleg biztosította a
közérdeket az állam, vagy ha a kociürszabási rendszert életbe
léptette, s a maximumokat gondosan állapította meg: meg-
tett az egyenlő elbánás biztosításával mindent, a mit tenni

lehet. Jövőre nézve mindenesetre biztosítania kell az államkincstárnak magát már az engedélyokmányban magában arról, hogy a vasutat esetleg visszaválthassa, s hogy azt aláveti az angol 1844-ik törvény szerint minden jövőben hozandó vasúti általános törvénynek, a mely utóbbi záradék — sajnálatosan — a legutóbb engedélyezett vasútak kivételével vasúti engedélyokmányainkba nem iktattatott be. Ez szükséges azért, hogy a jövő esélyei ellen biztosítsa magát a közérdek. A magán-vasúti rendszer eredményei ugyan sok általános igazságot konstatáltak már; a részletek tekintetében azonban nagy a homály, s így előre gondoskodni minden esetösség ellen feltétlen kötelesség.

A tariffák maximumát megállapítólag a kormány — a francia *cahier des charges*ok mintájára — rendesen kiköti az élelmi szerek rendkívüli drágasága esetén azok olcsóbban szállításának kötelezettségét. Ez ellen nem lehet jogosan felszólalni. A posta, távirda és katonaság szállítása Angliában különös szerződésekkel, a kontinensen az engedélyokmányban köttetik ki. Melyik helyesebb; azt hiszszük, nem szükséges elemeznünk.

Az egyenlő elbánás elve minden törvényben ki van kötve. S ez mutatja, hogy e tekintetben mindegyik törvényhozás elismerte a vasútak monopol jellegét, mert hisz a szabad verseny elve szerint itt is a szabad alkut kellett volna érvénybe léptetnie.

A kérdés, — a mint láthattuk a francia és angol törvényszéki gyakorlatból — mindig a körül forgott: mi értetik az egyenlő elbánás alatt? Most már a kérdés meg van oldva általában, még pedig úgy, hogy egyenlő elbánás alatt értetik minden szállítóval szemben hasonló körülmények közt, hasonló eljárást tanusítani.

Ezen elvnek megsértése a refakczia, azaz egyes egyénekkel titkon kötött szerződések a viteldíjvisszatérítések iránt. E különös szerződések nem türenek el sehol másutt, csak nálunk. Láttuk Angliában, Francia és Németországban, mint szintén Belgiumban, mint tiltattak el. Eltiltattak pedig egyszerűen azért, mert a vasúti jog első alapelvébe ütköznek. Ha a vasútak monopolok, s ha a közérdek szempontjából adatik nekik

államsegély, kamatgarancia, kisajátítás és jelentékeny privilegiumok: úgy nem lehet megengedni, hogy a közérdekkel szemben egyes érdekek ápoltassanak. Nem kell említenünk sem, hogy ezen szerződések megsértik a versenyképességet. Ha egyik szállítónak — ki ügyesebb, és nagyobb befolyással bír a vasúti irodákban — különös szerződés alapján előny adatik, azt minden versenytársa megérzi. S ha, a mint a francia 1865-i enquete által konstatáltatott, e különös szerződések eltiltása folytán megesik, hogy egy iparvállalat oly drágán kénytelen megfizetni a kőszent, hogy a mellett versenyképessége elvész: az csak azt bizonyítja, hogy a vasút, mely oly túlalacsony kőszenttariffát adott különös szerződésben a vállalatnak, melyet veszteség nélkül nem átalánosíthatott, lelkiismeretlenül járt el, mesterségesen felizgatván a vállalkozási kedvet, melyet természetellenesen, a vállalat versenytársaival szemben pedig igaztalanul tartott fön addig.

Ezen refakcia-rendszer feltétlenül eltiltandó. A bécsi Transport-Enqueten hangsúlyoztatott ugyan, hogy az fõntartandó, mert általa üzlet teremtetik akkor, mikor nincs. De ha ez áll is — a mi ugyan nem feladata a vasútnak —: miért különös szerződés alapján teremteni ez üzletet? Miért nem azt mondani, hogy két határozott idő között egyáltalában olcsóbb szállítás adatik nagyobb mennyiségre: adatik tehát rabatt még pedig az idénytárfiffa mellett, de mindig átalánosan? Hasonlóul nem áll a Transport-Enquete azon másodík esete sem, hogy új árúszállítási kísérlete esetén megengedhető ily refakcia. Nem is említve, hogy ily új árú behozatála ritka dolog, s hogy azt első kísérletül senki sem fogja nagy tömegben szállítani, tehát nincs ok reá különös szerződést kérni: nem is említve ezt, kétségtelen dolog, hogy a hasonlóság alapján ma, midõn átlag több, mint 3000 árú van osztályozva, mindig lehet a 3001-iket is besorozni; kétségtelen továbbá, hogy a kocsiúrszabás esetén erre nincs szükség.

A refakcia-rendszer megfogható okokból nagyon teteszik a vasutaknak, helyesebben az igazgató uraknak, a kik egyes feleket kedvezményezhetnek általa; de bár mint gyakoroltatik is, ellentétben áll az a közérdekkel, mert a szállítók összege ellen egyet kedvezményez. Ez tehát eltõrlendõ

feltétlenül, s nagyobb szállítások esetén különös tariffa által helyettesítendő esetleg. Csakugyan el is töröltetett mindenütt, még ott is, a hol a vasutaknak a lehető legnagyobb szabadság adatott; eltöröltetett, mint ellenkező a vasútak jogi természetével. Nálunk is eltörlik az engedélyokmányok, s valóban nagy elnézés a kormány részéről, ha tudtával — mert hiszen az igazgató tanácsok üléseinek jegyzőkönyvei még azon vasútaktól is közöltetnek a kormánynyal, a hol az ülésekben nem vesz részt a kormánybiztos, — még is elkövettetik a visszaélés, mely nemcsak az általános vasúti elvekkkel és gyakorlattal, de a positiv törvénnyel is merev ellentétben van.

Még egy fajta van az egyének részére adott differenciáknak: ez az ugynevezett rabatt-tariffa, a mikor ugyanis nagyobb szállítónak visszatérítés adatik. Megesik ugyan gyakran, hogy ily rabatt alakjában adatik a nagyobb távolságra szállítónak is a visszatérítés, mint például a déli vasút kiviteli tariffáinál, de az ily eset csak más formája a differenciál-tariffáknak, s nem a szállítóra vonatkozik. A valóságos rabatt-tariffa az, a midőn a vasút mindenkinek, ki nagyobb szállítást kötelez, e szállítás arányában visszatérítést ad. Elűt a refakciától annyiban, a mennyiben nem egyes emberek, hanem mindenkinek megadja azt hasonló körülmények közt, tehát az egyenlő elbánás elvét nem sérti meg.

Ezen rabattok alapelve a közönséges osztályozásban, a mint az mai nap van, már kifejezést nyer. A darabárú drágábban szállittatik ugyanazon árúnál is, mint a teljes kocsi-rakomány. Ez jogos is, ez utóbbi esetben a kocsi teljesen kihasználtatik, míg az előbbi esetben az legalább is bizonytalan. Ez elv magmarad a kociürrszabási rendszer mellett is s igazságos is, a mennyiben a kocsik jobb kihasználására ad praemiumot. Mindenesetre azonban egy fölötte megfontolandó kérdés emelkedik ki a rabatt adása mellett, a mely a koci-ürrszabási rendszer mellett is alkalmazható: az nevezetesen, hogy az által a nagyobb szállító erősebb helyzetbe jön a kisebb szállító ellenében, a mi a vasútra nézve ugyan kívánatos, de a közérdekre nézve nem. Nem sérti ugyan általában meg a vasút általános elveit, de megsértheti. Minthogy különben is a verseny szüleménye: lentebb tárgyaljuk ezt is, mint

a melyre szerintünk ugyanazon egy következtetés alkalmazandó a szorosan vett differentiál-tariffákkal; s itt csak azt jegyezzük meg, hogy a vasút szempontjából a helyi forgalomban a kocsí-úrszabás, sőt még a jelen rendszer mellett is e tariffa általán véve igaztalan, a mennyiben a vasútra nézve főforgó különbséget a darab árú és kocsirakmány közt teljesen kifejezésre juttatja a darab árú és kocsirakmány közt levő tariffakülönbözet. Hogy mely esetekben és mikor igazolt: arról lentebb szólunk.

És ezzel végeztünk a szállítóra vonatkozó differentiál-kal. Hátra van szólnunk a differentiál-tariffák azon legfontosabb osztályáról, mely a távolságot érdekli, s melyet legtöbb esetben a verseny hív létre, vagy a vasúttársaságok által gyakorolt azon jog, mely szerint egyes vidékek forgalmi életét vezetik.

A mennyiben a szállítási távolságot veszik csupán tekintetben e tariffák, az ugynevezett övdijakra adnak alkalmat. Ezeknek lényege abban áll, hogy az átfutott távolság arányában száll lefelé a mértföld vagy kilometer számra kívánt tariffa. Miután ez által nagyobb távolságra olcsóbbá lesz a szállítás, a közelebb távolsággal szemben: felvétellett e tariffa a berlini enquete differentiál-tariffái közé. Azonban — mint láttuk, — ott sem találkozott éles ellentéttel. Még a mezőgazdák egy része is megengedhetőnek tartotta, bár csak bizonyos terményekre nézve. A vasút szempontjából teljesen igazolt is e tariffa, miután a nagyobb távolságra való szállítás nemcsak a fix végállomási díjak által tesz különbséget, hanem azon túl is a kocsik jobb kihasználhatása és a szabatosabb üzlet által.

A gyakorlat csakugyan mutatja, hogy e tariffák alkalmaztatnak mindenütt. A belga államvasútakon a nemzeti forgalom nagymérvű előnyöket ért el vele. Nálunk is megvan minden vasútunkon. Sőt a magyar államvasutak új tariffája — mely valóságos haladás — szintén felvette, még pedig úgy a rendes, mint a 100 mázsánál nagyobb súlyú kocsirakmányoknál. Öt mértföldön alól fizet mázsa számra a rendes árú 2.2 krt; tizig 2 krt; tizenötig 1.8 krt; huszig 1.7 krt; harminczig 1.6 krt; negyvenig 1.5 krt. A kocsirakmánynál hasonló

csökkenés mutatkozik 1.8 krtól lefelé egész 1.2 krig. Sőt még azon legújabb maximális díjszabási tervezet, a melyet az osztrák-magyar vasúti vállalatok dolgoztak ki, a kocsirakmányok három osztályánál szintén elfogadta, még pedig nagy mértékben, ez elvet. E szerint az A. osztály, gabona, hüvelyes vetemények, liszt, vas, bor, sör stb. az első száz kilométerre (tonnánként) fizetne 5, a második százra 4.4, azután 3.5 krt. A B. osztály, a fa, trágya, csont, mész stb. 4, 3.5 és illetőleg 2.5 krt; a C. osztály, nyers vas, téglá, homok, kő, hamu, czukorrépa stb. 3.5, 2.5 és 1.5 krt; a kőszén végül 2.5, 2 és illetőleg 1.5 krt. Ezen példák mutatják, hogy az övtariffa ellenében voltaképen nagyobb mérvű ellenvetés nincs, a mennyiben az nem csak lepel más czélok elfedésére, hanem tényleg csupán a távolság elvén alapul.

Gyakran megesik ugyanis, hogy ily övtariffa csak a verseny nyomása alatt jön létre, és egészen más szempontokból, mint elméleti igazságokból. Hogy egy közel fekvő példát idézzünk: a cs. k. szabadalmazott déli vasúttársaság két évvel ezelőtt a hüvelyes veteményekre nézve $34\frac{1}{2}\%$ -kal leszállította tariffáit azon szállítmányokra nézve, a melyek 40 mértföldnél többet futnak át. Ezekre nézve egy krajczár helyett 0.65 krajczár lett a viteldíj. Minthogy pedig a buda-trieszti vagy bécs-trieszti vonal megvan 40 mértföld, a buda-zákányi pedig nincs: ott áll a 0.65, itt pedig az egy krajczáros tariffa, s így voltaképen e leszállítás éle nem a gabnaszállítás olcsóbbá tételére, hanem arra volt irányozva, hogy a magyar államvasutak déli vonalai s általuk Fiume képtelenné tétessék a versenyre, a mely cél természetesen el is éretett.

Ily esetek igazolják, hogy bár az övtariffák általában véve jogosultak is, a kormány felügyelete mégis szükséges, nehogy ily esetek forduljanak elő. Azonkívül szükséges a kormány felügyelete nálunk különösen a közös vasutak miatt, de mindenütt a külföldi forgalomra nézve. — A külföldi forgalom vezérelveit minden körülmény közt a kormány van hivatva érvényesíteni, és így nem engedhető meg, hogy a vasúti övtariffa esetleg ellentétes legyen azzal. — Közös vasútaink mellett ez különös figyelmet érdemel nálunk; s egyáltalán, ha az övtariffák elvileg engedélyezhetők

is mindig, különösen fokozatos leszállítással, mindig figyelemmel kell lenni arra, nehogy a lepel alatt vagy az általános forgalmi politika sértessék meg, vagy a külforgalomban okoztassék káros hatás. Hogy mennyiben igazolt a kívánság: azt látni fogjuk lentebb.

Még két szempontból szükséges — különösen az övtariffákat illetően — a kormány beavatkozása. Az egyik annak kikötése, hogy a közelebb eső hely mindig kevesebbet, vagy legalább többet ne fizessen. Ez ugyanis nincs általában biztosítva. Például 100 kilométeren túl 2.5 kros tarifa ad 101 kilométerre 252.5 krajczárt: míg ugyanakkor 3.5 kros tarifa száz kilométeren alól 99 kilométerre ad 346.5 krajczárt. Ily esetekben tehát az az eset fordul elő, mint a stations non demommes esete Franciaországban, s elvileg megkívánhatja a kormány azt, hogy közelebb ne szedessék nagyobb összeg. A vasút, — hogy ha csupán elvi indokok vezérlik, — meg is teszi ezt, miután ép ez elvnek természete, következménye az. Ha nem elvi indokok, hanem más tekintetek, például verseny stb. vezeték: akkor az övtariffa egészen más tekintetek alá esik.

A másik beavatkozás némely, politikai vagy más tekintetből fontos központ javára van. Ezekre nézve ugyanis kikötheti a kormány, hogy a rajtok átfutó forgalom ne fizessen többet akkor sem, ha megállapodik ott; vagyis az övtariffa megszakítás esetén is érvényes legyen. Hogy azonban ez megtörténhessék: szükséges, hogy a vasút raktárak stb. útján biztosítsassék minden lehető visszaélés ellen. Ez esetben a vasút valószínűleg nem is tesz sok nehézséget. Meg kell azonban jegyezni, hogy az ily kiváltságok számát, mely bizony sok tekintetben a középkori megállítási joghoz hasonlít, lehetőleg mérsékelni kell, és az övtariffákat illetően ez nem is nehéz, mert hisz észszerű vasúti politika mellett a vasútnak ugyanis mindig a főforgalmi helyeken végződnek; de a hol ez nem úgy van, még ott is oly esetben, ha a külforgalomra való hatás, és a rejtett verseny ellen erőlesen biztosítja az övtariffákkal szemben a közérdeket az államkormány, valóban igen kevés esetben lehet jogos kivételt tenni.

Már most következik a tariffáknak utolsó osztálya, a melyet a tariffaképződés utolsó eleme: a verseny hív létre.

Ezek a legszorosabb értelemben vett differentiál-tariffák, a melyeknek tételei két meghatározott helyre szólnak és még a végállomási díj levonása után sem vezethetők vissza valami általános egységre. Ez a berlini enquete differentiál-tariffáinak utolsó osztálya, de a mely kétségekivül legfontosabb, mert legszámosabb, és mert nem vasúti, hanem vasúti politikai elven alapul, s épen ezért hatása sokkal nagyobb, mint a többi tariffáké.

Az ily értelemben vett differentiál-tariffák leggyakrabban a köteléki tariffákban jelentkeznek, de jelentkeznek a helyi forgalomban is, kivált hosszú pályatesteknél. Ennek oka az, mert a verseny, a vasútak monopol természete szerint, csak nagyobb távolságokra fejlődhetik ki. A mi az alakot illeti: lehetnek azok vagy egyszerű különös tariffák; adathatnak declassificatio alakjában, midőn valamely tárgy valamely meghatározott forgalomban olcsóbb osztályba soroztatik, mint rendesen; jelentkezhetnek rabatt alakjában, a midőn a nagyobb távolságra szállítás után visszatérítés jár; vagy lehetnek különös szerződések tárgyai refakciák végett, de ez utóbbiak szerintünk egyszerűen és feltétlenül eltiltandók. Az időt tekintve, melyben adatnak, lehetnek vagy állandóak, vagy időntariffák, melyek csak meghatározott időre, például nyaranta adatnak, vagy a vízi verseny ellensúlyozása kedvéért, mint az amerikai gyakorlat teszi, vagy nyári üzlet teremtése s így az őszi torlódás kikerülése végett, mint Schaffle kísérlette meg a bécsi kőszénszállítással. Az irányt illetőleg lehetnek vagy mindkét irányra, vagy csak az egyikre szóló ugynevezett iránydíjak. A forgalmi természetet illetőleg lehetnek vagy a belforgalomra vonatkozó, vagy ugynevezett kiviteli és átviteli tariffák, a milyenek vannak Francia- és Olaszországban. Lehetnek közös tariffák több vasútra, vagy vasútra és hajóra (mint a bombayi direkt tariffák via Trieszt) vagy végül nemzetközi tariffák. És lehet száz és száz más alakjuk

Lényegök azonban mindég ugyanaz. Nevezetesen egy konkrét forgalmat kedvezményeznek az általános forgalomtól eltérőleg. Hozhatók fel védelmökre és hozhatnak is fel vasúti okok is, mint a nagy üzletben a kocsik jobb kihasználása, nyáron üzlet-teremtés stb., a melyek tényleg csakugyan figyel-

met is érdemelnek, s a főebbiek szerint szerintünk is figyelembe veendők. Mindezen okok azonban csak annak támogatására hozatnak fel, hogy a versenyt fel kell vennie a vasútak saját érdekében. Mert a differenciál-tariffák ez ágának, mint ez okoskodás is igazolja — alapja a verseny. E kérdés eldöntésétől függ az egész kérdés sorsa.

Lássuk tehát közelebbről e verseny természetét, hogy abból magából vonhassuk le a következtetést.

»Az első és legsúlyosabb adó, a mely a termelőt nyomja, a szállítási költség« — mondja Carey. E szállítási költség apad a közlekedési eszközök javulásával. Közuton kisebb, mint lóháton; csatornán vagy vasuton még csekélyebb. Minden ily közlekedési eszköz megnyilta természetesen felzavarja az illető vidék közgazdasági állapotait, mert az annak mentén levő termelők olcsóbban jutnak a közös piacra, mint eddig. Ime tehát oly tűnemény, a mely teljesen azonos a differenciál-tariffák hatásával. Atyáink 1836-ban helyesen félték attól, hogy a galicziai vasút kiépítése Bécsig a magyar termelőnek kárára lesz; s mi látjuk ma, hogy a [délorosz hálózat kiépítése mennyire van kárunkra. Ehhez járul a differenciál-tariffa, mely a messzebb és nagyobb szállításnak új előnyöket helyez kilátásba; s így áll elő a versenynek egyik faja, a melyet nem a vasútak, hanem a vasút mentén levő termelők követelnek saját versenyképességök érdekében. Ez tehát származik a közlekedési eszközök mentén levő termelők közt.

A verseny második faja származik azon közlekedési eszközök közt, a melyeken egy forgalom továbbíthatatik. Ha az első verseny a termelők, az utóbbi kizárólag a közlekedési eszközök versenye. Így láttuk, hogy Németországban egy vasútoly pálya szakaszán, hol kerülőt tett, kivételosen alacsony személyvitelbért szedett, az egyenes kocsút versenye miatt; láttuk Angliában a tengeri verseny hatását; láttuk Franciaországban és Amerikában a folyók és csatornák versenyének, és mindenütt a vasútak versenyének hatását. Igaz, hogy a vasút igyekezni fog, mint a tapasztalat igazolja, szabadulni e versenytől, megsemmisíteni a kocsút forgalmát, megtörni a parti hajózást, megvenni a csatornát (még a belga államvasút is igyekszik semmivé tenni a belga ál-

lami csatornákat) és kartellt kötni a vasúttal; és ez természetes is; de azért nagyobb távolságokra van verseny, sőt a vasúttak, s általában a közlekedési eszközök tömeges szaporodása esetén e verseny mindig szaporodni fog, az az elől való kitérés mindig nehezebb lesz, s a vasút hasonló helyzetben lesz a liberális külpolitikát folytató absolut uralkodóhoz, ki az általa teremtetett külföldi engedményeket utoljára belföldön is kénytelen leendő foganatosítani.

E kettős alaku versenynyel kell számolni a vasútnak, és már magából ezen tényből is következik, hogy a differentiál-tariffákat csak azon esetben lehetne helyesen mellőzni, ha vagy e verseny kikerülhető volna, vagy pedig más módon is lehetne versenyezni.

Az első alternatíva azonban szembeszököleg nem áll. Ugyanis sem a termelők, sem a közlekedési eszközök versenyét nem lehet kikerülni. Azon ezer és ezer különböző természetű viszony, a mely a termelésre hat, érezteti magát a piacon, s a termelési költség és a tényleges ár közt levő latitüdeőt egész teljében mozgásban tartja. Ez az ár, és ennek alapján a rente elmélete. E verseny megszüntetése egyöntetű volna minden haladás megszüntetésével. Ugyanis minden új közlekedési eszközt meg kellene szüntetni, mert hisz egy új közlekedési vonal megnyilta mindig nagy változást okoz; minden javítást a termelésben szintén. Ezt az állam nem teheti. De ha tenni akarná: sem volna képes rá. Egyszerűen azért nem, mert a nemzetközi forgalmat nem egy állam szabályozza, s bármennyire igyekszik is a változásoktól megóvni területét, éppen azon legfontosabb cikkeire nézve, a melyekre nézve a nemzetközi forgalomban akár kínálól, akár keresőül megjelenik, alá van vetve az összes változásoknak, a melyek versenytársaira hatnak. Itt hát a legjobb akarattal sem lehet megszüntetni a versenyt. Különben a tapasztalás igazolja, hogy e verseny megszüntetésére nem is gondol senki. Angliában és Franciaországban különös tanulmányok tétetnek a vízi és tengeri utak versenyképességének emelésére, a vasúttak összejátszásának meggátlására; és mióta a differentiál-tariffák hatása nagyobb mérvben érezhető: a fontosabb kereskedelmi helyek nem azt kéri, hogy versenytársaiknak ne adassanak

meg azok, hanem hogy nekik is adassanak hasonló mérvben. És hogy ennek jó hatásai vannak: azt sem lehet kétségbevonni. A versenyképesség nagyobb vidékeken emelkedik, s az árak nivellirozódnak, leszállanak; szóval a differentiál-tariffa legtöbb esetben analóg hatást mutat valamely piacra nézve egy új vasút megnyitásával.

A versenyt eltiltani tehát helytelen lévén, s a külforgalomban nem is lehetvén: a másik kérdés marad fön, az nevezetesen, hogy nem lehetne-e a versenyt más módon létesíteni?

Az eddigi tapasztalat e kérdésre is határozott nem-mel felel. Angliában több ízben foglalkozott a közvélemény e kérdéssel; Amerikában törvénybe iktattatott. Az eredmény mindig az volt, hogy az egyenlő mértföldszámdíjat (equal mileage rate), a mely szerint mázsa és mértföld számra egyenlő összeg fizettetett bármily távolságra is, lehetetlennek tartották. Ez folyik a dolog természetéből, sőt azon vasúti ok is ellene van, hogy a nagyobb távolságra szállítás olcsóbb. Bármennyire közeledik is az övtariffa a szoros értelemben vett differentiál-tariffához, még sem volna az sem kielégítő megoldás. Nemcsak azért nem, mert csak az egyes hálózatokra szorítkozik, míg ez utóbbi főleg a köteléki tariffákban érvényesül, hanem főleg azért, mert merev elvet vesz tekintetbe, s nem képes simulni a gyakorlati élet, a kettős verseny által igényelt különös viszonyokhoz. Hasonló az ellenvetés azon legradikálisabb nézet ellen is, a melyet a német irodalomban William Galt nyomán Perrot képvisel, s a mely szerint bizonyos övtávolságokra egyenlő viteldíjak szedessenek, így például 10—20 mfd, 20—30 stb. közt ugyanazon tételek. E javaslat, mely főleg egységes, és állami kezelés alatt álló vasútnaknál különös figyelmet érdemel meg, kétségkívül nem képes megfelelni a mindennap, s konkrét esetek szerint változó konjunkturáknak. Ezért, bármennyire óhajtható is e három javaslat egyikének vagy másikának alkalmazása és keresztülvitele a belföldi, és illetőleg lokál forgalomban — még mindig fönmarad szüksége annak, hogy a kettős verseny konkrét kívánalmaihoz képest konkrét, különös tariffák adassanak. Ezért tehát mindig szükség lesz a differentiál-tariffákra, s azokat más uton helyettesíteni nem lehet.

A kérdés tehát csak az : mikor van helyök, és mint lehet azon hátrányokat, a melyekkel egybe vannak kötve, lehetőleg enyhíteni, az előnyöknek teljes megtartása mellett.

A vasútak főleg a lokál üzletre hivatvák. Az adatik át nekik, hol az engedményokmány is kimondja : törvényileg ; másutt tényleg monopoliumul. Az szolgáltatja főbevételöket. Ehhez képest másodrangú az átfutó forgalom. De mert a lokálforgalom biztos, az átfutó pedig nem : következik, hogy a pályák nagy része tulságosan vetvén magát a bizonytalan után, elhanyagolja a biztost : csekély nyereségért is felveszi a versenyt, kárpótolván magát a lokálüzlet monopoljában. Ez kétségkívül meg fog szünni idővel, de ma így van. Ily esetekben tehát a vasút differenciál-tariffái határozottan ártanak a lokál forgalomnak.

De azonkívül is kétségkívül áll, hogy a vasútvonal megnyilta a vonal végén levő termelőt előnyösebb helyzetbe hozza, mert szállítási költségei kevesbednek. Ezért az árai, s ezzel együtt földjáraadéka is emelkedni fognak. Emelkedni fognak pedig versenytársai rovására, a kik már magának ez új vasútnak megnyilta által is szenvednek. E szenvedés még mesterségesen is fokoztatik a differenciál-tariffák által, mert így a távolabb esők aránylag sokkal kevesebbet fizetnek a szállításért, a mi természetesen versenytársaik rovására van. Ez a geografikus távolságok fejtetőre állítása. Nem lehet tagadni, hogy ez esetben az előbb előnyösebb helyzetben volt termelők nagyon is jogosan emelhetnek panaszokat.

Minden egyes esetről van tehát előny és van hátrány is. Előny feltétlenül az új termelés összeköttetése, versenyképesége, az árak erősebb nivellirozása ; de hátrány a lokálforgalom esetleges vesztesége s a versenytársak igaztalan megszoritása.

Hivatása-e a vasútnak döntenii ily kérdések fölött ?

Mi azt hisszük, hogy nem. Sem egyik, sem másik verseny nem tartozhatik a vasút jogai közé. Neki joga van a lokálüzletben általános elvek alapján egyenlő tariffákat szedni ; de nincs joga forgalmi politikát követni. Azon tény, hogy a közlekedési eszközök engedélyezését mindig föntartá magának az állam, még az angol vámos közutaknál is, mutatja,

hogy ő akarta megszabni, mily közlekedési politika folytatassék. E közlekedési politikát teljesen felzavarhatja a közlekedési vállalatok versenye, akár a vállalatok, akár a termelők részéről indittatik az meg. E mellett az ily közlekedési eszközök létesítéséhez, mind az árak, mind a járadék hullámlására nézve teljesen hasonló tüneményt hívnak létre a differentiál-tariffák. Nincs ok az utóbbit rábizni a vállalatokra, ha az előbbit föntartja az állam magának. S valóban csak meg kell gondolni, hogy e differentiál-tariffák teremthetnek forgalmi központokat, ellensúlyozhatják a vámok hatását, megváltoztathatják a nemzet bel- és külforgalmi politikáját: s látjuk, hogy ez óriási hatalom a forgalom uraivá és zsarnokaivá tette tényleg őket, a közlekedési politikát ők kezelvén.

De, miután e tariffák sok jó hatást szültek, s általában kedvező volt hatásuk; s mint láttuk, azokat eltiltani lehetetlen, a megoldás csak egy lehet, egyszerűen az: vegye az államkormány kezébe azokat. E jog a forgalmi politika gyakorlása, tehát közjogi nehézség nincs ellene. A magánvasútnak joguk van a maximumok korlátaín belül emelni vagy leszállítani tariffáikat: ezt nem vitatja senki. Csakhogy ezek joga csak az egyenlőség határáig terjed. Midőn ez egyenlőségen túllépve, a vasút konkrét tariffákat ad egyes forgalom előnyére egy másik vidék ellenében: kilép szerepéből, s forgalmi politikát űz. E forgalmi politika lehet ellentétes a kormányéval. Ez esetben az államhatalom feltétlenül jogosítva van e konkrét tariffát megszüntetni, s az egyenlő eljárást a távolság tekintetében is megkövetelni a vasúttól.

A gyakorlat is erre vezetett. Franciaországban, Németországban, Belgiumban, Svájcban és nálunk is e tariffák a kormány helybenhagyása alá esnek; Angliában magában 1873-ban szintén ez mondatott ki. Többet megkísérlett több állam, így kilometrikus alapot Illinois, de kénytelen volt visszavonni törvényét. A differentiál-tariffák nem eltiltandók, hanem ellenőrzendők. Minden konkrét esetben vizsgálja meg, mérlegelje meg pontosan az állam a körülményeket, az abból származó előnyöket és hátrányokat; hasonlítsa ahhoz saját forgalmi politikáját: s úgy döntsön. Megengedhet vagy eltilthat ily differentiát saját jogán. Megengedheti,

mert a vállalat akarja, s eltilthat kárpótlás nélkül, mert az eltiltott javaslat úgy is tariffa leszállítás, az olcsóbbá tételt pedig kárpótlás adása nélkül is eltilthatja. Gyakran azonban szükség lesz arra, hogy a hazai termények versenye kedvéért provokáljon maga a kormány ily differentiát, vagy a nemzetközi forgalomban érvényes ily differentiáknak a hazai forgalomra való kiterjesztését követelje. Ez esetben természetesen az erőszakolt árleszállításból netalán származó veszteségért kárpótlással tartozik az illető magánvállalatnak; s e kárpótlás, illetőleg biztosítás számát minden egyes esetben egyezkedés határozza meg, a mennyiben az engedélyokmányban — a mi jövőre nézve kívánatos volna — szó nincs róla.

A forgalmi politika egy fölötté fontos kérdése ez. Hatalmas fegyver, melylyel nagyon sokat lehet használni, de ártani is. Mindig használ is, árt is. De minden egyes esetben külön bírálendő meg: vajjon többet használ-e, mint árt; vajjon a közérdekkel összhangban van-e? Ime, ez az ok, hogy az összes enquetek, melyek foglalkoztak e tárggyal, nem tudtak feleletet adni. Mert általános elvvel ezt megoldani nem lehet. Politikában — és ez eminenter politikai kérdés — a körülmények döntenek, minden eset a maga érdemén külön bírálendő el.

Ez elbírálást pedig csak is az állam teheti, mert a közérdeket ő képviseli, a politikai hatalom az övé. Kétséggivül az állam is követhet el hibát; a gyakorlat mutatja, hogy a forgalmi politikában eddig is követtetett el mindenütt elég. De legalább mind az állam, mind a vasut vissza lesz adva szerepkörének; az állam felelős lehet a forgalmi politikáért, s a vasút nem usurpál többé oly jogokat, melyek őt nem illetik. És ez fölötté lényeges körülmény, mert csak ez esetben lehet az esetleg sujtott vidékeknek az a megnyugvásuk, hogy a közérdek — s nem egyes vállalat haszna miatt — szenvednek, hogy szenvedésökért a parlamentnek, s nem a vállalat részvényeseinek felelős az, a ki azt okozta.

Hogy mily módon gyakoroltassék ez ellenőrzés: nem tartozik fejtegetéseink körébe. A tapasztalat igazolta, hogy a francia nagyszámu bureaucratia a vonal mentén felesleges. Elég a központban egy közeg, mint az angol vasúti biztosok,

ha azoknak elég hatalmuk van, vagy — mint a párisi kereskedelmi kamara javasolja — egy tanácskozó testület alakjában a miniszterium mellett, vagy — mint nálunk van, — a miniszterium egy osztálya által gyakorolva. Csakhogy szakértőnek és erélyesnek kell lennie. Mindenek fölött pedig minden differentiál-tariffa fölött határozni; tehát nem úgy, mint az angol biztosok, a kik csak panasz esetén lépnek közbe. E tekintetben ugyanis különbség van a törvénykezés és a közigazgatás közt; és egészen korrektnek tetszik előttünk a francia gyakorlat, mely szerint a bíróság csak a személyek egyenlő elbánása fölött — csak a felek panaszára — ítél; a közigazgatástól azonban minden, a forgalmi politikába vágó tény, tehát a differentiál-tariffák helybenhagyása is önmagától — tehát a felek panasza nélkül is — függ.

X.

Következtetések és alkalmazás.

Azok után, a miket eddigelé elmondottunk, minden egyes országban, minden egyes alkalmazásánál igyekezvén kitüntetni minden mellette és ellene felhozható érvet, a mi a különbözeti tariffákra nézve felhozott; az eljárást, mely irányában a törvényhozás és arra jogosított tényezők részéről gyakoroltatott; és jelezvén álláspontunkat általában is: rövidre foglalhatjuk össze még egyszer azon következtetéseket, a melyeket részletesebben igyekeztünk kifejteni.

A következő elvekre jutottunk általában fejtegetéseink folyamán:

1. A vasut monopol. Monopol nemcsak azért, mert nagy tőke fekszik benne, s így a verseny nehéz; nemcsak azért, mert az első összeköttetés rendesen a legkedvezőbb talajt foglalja el; hanem monopol különösen természeténél fogva, mert az általa termelt jav: a szállítás, csak ott használtathatik, a hol az termeltetik; s a versenyvonal építése egészen felesleges tőkepazarlás, miután ugyanazon pályán a szállítást majdnem végtelenül lehet fokozni.

2. E monopol a nagyobb távolságokra mérsékeltetik más utak versenye által. E más utak versenye ellen azonban a vasút élénken küzd. A kociút nem képes a versenyre; a vízi úttal nagy küzdelem folyik, mely igen sokszor azzal végződik, hogy a vízi út is a vasút kezei közé kerül; a vasúttal végül rendesen kartell köttetik, s a versenyző társak megosztoznak a forgalmon.

3. E kartell átalában véve természetes, folyván a vasutak monopol természetéből. E természettel szemben a versenyt föntartani nehéz. Nem lehet ugyan tagadni, hogy minél több vasút lesz: annál nehezebb az összejátszás, s így annál valószínűbb lesz a verseny föntarthatása a távolabb forgalomban, de ma nem az az eset. Versenyző pálya építése mindig az elhibázott vasúti politika bánatpénze, és csak is úgy van értelme, ha a versenyző pályát maga az állam, a közérdek kezeli.

4. A sineken való verseny még ez idő szerint nincs bizonyítva műszakilag lehetségesnek. De ha be lenne bizonyítva: még akkor sem segítene a helyzeten, mert egy monopol helyett kettőt teremtene, külön a vontatási, és külön a szállítási szolgálatra. E mellett nem is volna gazdaságos, mert két külön — vagy esetleg több külön — személyzetet kellene tartani ugyanazon szolgálatra, melyet most egy személyzet teljesít. Mindazáltal külön vonatok, illetőleg kocsik állítása, melyet néhány köszénbánya most is gyakorol, megengedhető.

5. A mostani osztályozás és tariffák nem alapulnak semmi rendszeren. Némi általános fogalmak szerint állapítottak meg mindenütt az engedély-okmányokban a maximumok, leginkább a régibb vasutak, s ezek ismét a régibb lóvonatu vasút, és csatorna társaságok maximumainak mintájára, a hol hibásan keresték a hasonlatot. Csak később kezdtek ez osztályozások és tariffák a gyakorlati élethez simulni, s ez által össze-vissza kuszáltattak.

6. Az ugynevezett önköltség kiszámítása kétségkívül legbiztosabb alapja volna a maximumoknak és átalában a tariffáknak. Ennek kiszámítása azonban lehetetlen, mert függ a kocsik kihasználásától, a forgalomtól, a konjunkturáktól. Legfeljebb a multa nézve lehet némi átlagokat keresni, de ez átlagok nem alkalmazhatók a jövőre. Egy circulus vitiosus ez, mely merev elvek közé akarná szorítani a folyvást változó életet.

7. Nálunk különös nehézségek is vannak erre. Sem az átlagos forgalom, sem az átlagos kiadás nem képződött még meg. S így még a nyert átlag sem tekinthető biztosnak. E té-

nyező kiszámításának gyakorlati haszna tehát ma még nem lehet.

8. Minden valódi tariffareform az osztályozáson alapul. A tényleges osztályozások vakon állapíttatnak meg az új vasútnaknál, később azonban módosulnak a forgalom tényleges igényeihez. Ez osztályozásnál tekintetbe vétetik a szállítási idő, a súly, a térime, a melyeknek tekintetbe vétele ellen nem is foroghat fön nehézség, mert azok vasúti szempontból is indokoltak, a vasúti szolgálattal állván arányban.

9. Tekintetbe vétetik azonban főleg a forgalmi érték. Ez a szállító fizetése képességét képviseli. Elméletileg véve erre nincs joga a vasútnak; azonban nem lehet tagadni, hogy az ily módon nyert nagyobb jövedelem képesítette azokat az értéktelenebb árgyak olcsó szállítására. Az osztályozásnál a főkérdés az: vétessék-e tekintetbe az érték, vagy is a szállító fizetés képessége is; vagy csupán a vasúti szolgálat maga?

10. Ez utóbbi elvet juttatja kifejezésre a kociürárszabás. Ez elméletileg helyes teljesen, mert a vasút nem lesz ura általa a forgalomnak, hanem szolgálja. Gyakorlatilag helyes a közönségre nézve azért, mert a kocsirakmányok keretén belül a szabad versenyt létesíti; a vasútnak nézve azért, mert praemiumut adván a kocsik jobb kihasználására, azt elősegíti. Ez esetben a darabárú — *caeteris paribus* — csak annyival fizetne többet a kocsirakmánynál, a mennyi több költséget okoz az összeszedés, csomagolás stb. szolgálata, akár a szállító teszi, akár a vasút maga.

11. E rendszer mellett a végállomási díjakból eredő különbözeti tariffa, mint szintén a különböző osztályozás hatása is elenyészne, mert a verseny szabályozhatná mind a kettőt. Ez által a berlini enqueten említett 1. és 4. pont mellőzhető lenne. Mindezeknél fogva melegen óhajtható átalánosítása.

12. A hol azonban speciális körülmények nem engedik, ott is szükséges mindkét baj ellen orvoslást szerezni. Az egyenlő osztályozás elvileg megkövetelhető minden vasúttól. E tekintetben, vagy a vasútnak maguk létesítsék azt, mint az angol leszámlító iroda; vagy még helyesebb a belga példára kikötni az államvasútnak osztályozásának kötelező voltát. Kü-

lönös körülmények közt esetről esetre a kormány engedélyezne eltérést. Ez által el volna a baj hárítva, bár nem oly gyökeresen, mint a kociúrárszabás mellett.

13. Kociúrárszabás mellett a végállomási díjak is megnyugtatóbban szabályoztatnak. Mindazáltal — a hol az nem vihető keresztül — e végállomási díjak maximális meghatározása helyes. Mivel az biztos alapot ad a vasút mentén levő vidékeknek: ép oly kívánatos, mint a tariffa-maximum. Csakhogy pontosan meg nem határozható ez sem, s azért nem oly megnyugtató, mint a kociúrárszabás mellett.

14. Az osztályozás és végállomási díjak kérdése így rendeztetvén: következik a tariffák megállapítása. A maximumok itt a szállító közönség biztosítása céljából szükségesek. A hol az államkincstár viseli a kockázatot: ott nagyon helyes, ha a tariffákra minden tekintetben döntő befolyást gyakorol. Magánvasútakra nézve ez nem lehet. Az engedélyokmányban ki lehet kötni az élelmi szerek, katonaság, posta stb. kedvezményezett szállítását; az angol példára kikötendő azonban mindig, hogy a vasút minden jövőendő általános vasúti törvénynek alá lesz vetve.

15. Az egyenlő elbánás jelenti hasonló körülmények közt a hasonló díjtételt. Ennek megszegése a refakcia, ha az egyes szállítónak titkon adatik. Ezt mindenütt tiltja a törvény. A bécsi enquete két esetet hoz fel, hol megengedhető. Szerintünk nincs oly eset. Üzletteremtés céljából meghatározott időre adhat a vasút idénytárfát rabattal, új árukat pedig osztályozhat a hasonlóság alapján. Miután a refakcia a szabad alku rendszerén alapul: ellentétben van a vasút jogi helyzetével, melynél az egyenlő bánás kikötése nyilvános vállalatra mutat.

16. A nagyobb szállítások után mindenkinek nyilvánosan adandó rabattok — a mennyiben nem a verseny nyomása alatt jönnek létre — a vasúti szolgálattal állanak arányban. A darabáru mindig kevesebbet fizet a teljes kocsirakmánynál. A vasúti szolgálat különbsége azonban a kociúrárszabás esetén teljesen érvényre hozatik, s így több rabatt nem is adható, s nem is adatik a verseny nélkül.

17. A szállítási távolságokból ered a lépcsőzetes vagy övdíj. Ez a berlini enquete szerint a differentiál-tariffák 3. csoportja. Ezek alkalmaztatnak mindenütt, s miután a kocsik jobb kihasználását, a szabályszerű üzletet lehetőbbé teszik: jogosultak is. Elvi kifogás nem is tehető ellenök. Az államkormány csak arra ügyeljen fel, hogy e tariffák örve alatt ne gyakoroljanak a vasútak az állam érdekeivel ellentétes forgalmi politikát.

18. Az övdíjaknál ki kell kötni, hogy közelebb fekvő hely ne fizessen soha többet a fokozatok miatt, mint a távolabbi. A vasút, ha őszintén csak övtariffát akar, nehézség nélkül megadja azt. Kiköthető továbbá esetleg — de fölötte ritkán, — hogy a valamely fontos helyen megtörő forgalom ne fizessen többet, mint az átfutó. Ezt csak fölötte fontos politikai okok mellett követelje a kormány a vasúttaktól, mint a középkori megállítási jog maradékát, s akkor is raktárak stb. által a kijátszást lehetetlenné kell tenni.

19. A berlini enquete 3. osztálya végül azon tariffákat illeti, a melyek csak konkrét forgalom kedvezményezésére adatnak, s a melyeknek tételei, még a végállomási díjak levonása után sem vezethetők vissza valamely egységes alapra. Ezek több különböző alakban jelennek meg. Majd a lokál, majd a köteleki tariffákban; majd declassificatióképen, majd rabatt gyanánt; majd refakciákként, de ezek eltiltandók; majd idénytariiffák; majd iránytariiffák; majd át és kiviteli tariiffák stb. Lényegök azonban mindig ugyanaz: konkrét forgalmat kívánnak kedvezményezni a verseny nyomása alatt.

20. E verseny kettős. Egy részről ugyanis a vasúti vidékek termelői versenyeznek a közös piacon, mely több vonalról fedezi szükségleteit, más részről a közlekedési vállalatok versenyeznek egymás közt ugyanazon forgalomra nézve. E versenyt megszüntetni nem lehet a haladás megszüntetése nélkül. Minden javítás a termelésnél, és minden javítás a szállításnál új állapotokat teremti, új versenyt szül. Tényleg sem szüntetheti meg az állam, mert e verseny nemzetközi. Nem is kéri az érdekeltek legtöbb esetben a versenynak, akár egyik, akár másik irányban való megszüntetését, hanem csak azt, hogy annak hasznaiban ők is részesüljenek aránylag.

21. E versenynek nem képes semmi merev rendszer megfelelni. Sem az övtariffák, sem a mértföldszámra egyenlő díjtételek, sem a pennyviteldíj. Nem képes pedig megfelelni épen merevsége miatt. A gyakorlati élet feltétlenül kívánja a hozzá való simulást, s a konjunkturák ezer és ezer különböző természetű alakja nem szorítható jogosan és gyakorlatilag chablon alá. Ezért tehát a konkrét forgalomhoz, a versenyhez simuló különös tariffákra szükség lesz mindig; így azok jogosultak.

22. A differenciál-tariffák hatása azonban mindig a körülményektől függ. Lehet, hogy oly alacsonyok lesznek, miszerint a vasút miattok kénytelen különösen sújtani lokál forgalmát. Minden esetben azonban a távolabb termények aránylag olcsóbb szállítása által a közös piacra érzékenyen és igaztalanul szenvednek az azon piacra dolgozó többi versenytársak, a kik már magának a vasutnak kiépülése folytán beállott változásokat, a mesterséges kedvezmény nélkül is, súlyosan érzik.

23. Szemközt állanak e hátrányok azon előnyökkel, melyeket az árak nivellirozása, a versenyképesség emelése okoz. Minden esetben tehát egy fontos forgalmi politikai probléma. E fölött a vasút nem lehet hivatva dönteni. A közlekedési eszközök engedélyezése mutatja, hogy az állam föntartotta a jogot a forgalmi politika vezetésére. A vasút egyenlő elv alapján, maximuma keretén belől kezelheti lokál forgalmát, de nincs joga esetleges versenye által ellentétbe jönni az állam forgalmi politikájával. A differenciál-tariffa pedig az árakra és a járadéokra analog hatást gyakorol, új közlekedési eszköz megnyíltával. Ezért a bel és külforgalmat uralhatván, új forgalmi központokat teremthetvén e tariffák: nem engedhetők oda a társulatok önkényének.

24. A forgalmi politika vezetése az államkormány feladata. E forgalmi politikát követeli a vasút, midőn kilépve szállítói szerepéből, egyes konkrét forgalmak kedvezményezésére törekszik. E jog elveendő tőle. S miután a versenyt sem megszüntetni nem lehet, sem más úton kielégíteni: a differenciál-tariffa nem eltörölendő, hanem ellenőrizendő. Az állam megengedheti, ha a vasút kéri, vagy eltilthatja kárpótlás nélkül. Gyakran lesz azonban szükség az állam forgalmi politi-

kája céljából azokat létesíteni, vagy kiterjeszteni. Ily esetben kárpótlás, illetőleg biztosítás adandó az erőszakolt árleszállításért a vasútnak, jövőre pedig kívánatosnak látszik az ily biztosítás esetére, az engedélyokmányban magában gondoskodni.

25. Visszaadtván így a vasútnak természetes rendelkezése, és az államnak a forgalmi politika vezetése: ez utóbbi lesz hivatva dönteni esetről-esetre. Mert, mint minden politikai kérdésnél, itt sem általános elv, hanem a konkrét körülmények döntenek. Ezért voltak meddők az enquetek. Minden egyes eset a közérdek szempontjából szigoruan bírálendő el. Ez elbírálás gyakorlatára nézve felesleges a francia minta szerint való ellenőrzési szolgálat. Elég egy osztály a minisztériumban, esetleg egy tanácscsal megerősítve. Minden esetre szükséges azonban, hogy minden differentiál-tariffa ipso jure alá legyen vetve a helybenhagyásnak, s ne csak panasz esetén. Mert ez közjogi tény mely administratív, — és nem magánjogi, mely törvénykezési eljárást igényel.

* * *

Lehetetlen, hogy az itt kívánt konkrét elbírálás tekintetében egy pár vezérelvet ne mondjunk saját viszonyainkra nézve. Első sorban is konstatálnunk kell azon részben rendkívül előnyös, részben rendkívül kedvezőtlen helyzetet, a melyben van a magyar kormány a magyarországi vasúthálózattal szemben.

Két különálló hálózat van, mely egymástól minden tekintetben elüt.

Az egyik az új vasútak, a melyek az állami biztosítást igénybe veszik, ezekhez járulnak a magyar államvasútak. Ezen hálózatra döntő befolyást gyakorol a tariffák tekintetében is a kormány. Ezen hálózat tisztán nemzeti alapon áll, mert ámbár a magyar-nyugati, az első magyar-gácsországi stb. vasútak közös társaságok tulajdonai, tariffa-politikájuk fölött mégis a magyar kormány szava dönt. Sőt e hálózat hajlandó is e kísérletekre, nem lassanként fejtven ki létező tariffáit az általa átszelt vidékek valódi szükségleteihez képest, hanem vakon véve át. Nagyon természetes, hogy az így vakon átvett rendszer távolról sem forrt még annyira össze a társulatok

érdekeivel, mint összeforrott volna egy olyan rendszer, a melynek minden egyes tagozata hosszas küzdelem eredményeként állott elő. Biztosított vasútaink új volta nem csak hajlandókká, de képesekké is teszi őket nagyobb szabású reformokra, s e nagyobb szabású reformok létesítése ellenében nem is forog fön semmi jogi, sem pénzügyi nehézség részökről. Szóval ezekre nézve teljesen lehetséges a mai viszonyok mellett is tisztán a közérdeket venni kiindulási pontul.

A másik csoport régibb vasúthálózatunk. Mellőzöm a tiszavidéki vasutat, a melyre csakugyan gyakorolhatna — akár úgy, mint kormány, akár úgy, mint főrésztvényes, — nagyobb szigort és felügyeletet a kormány, s melynek az osztrák államvasúttársasággal szövetkezve a magyar államvasútak és a kassa-oderbergi vasút ellen folytatott versenye, a kormány megfoghatlan engedékenységről tesz tanúságot. Ezen vasútra nézve erőlyesebb kezelés, vagy esetleg megváltás annál inkább szükséges lesz, mert a keleti — most már állami — és az északi magyar államvasút közt levő nagyváradszolnoki rész esetleg ép oly szerencsétlen nyomást gyakorolhat, mint most az északkeleti és a miskolcz-budapesti magyar állami vasút közt levő szerencs-miskolczy vonalszakasz.

A tiszavidéki vasúttól eltekintve azonban, főleg az osztrák államvasút és a déli vasúttársaság az, mely oly kedvezőtlen helyzetet teremt Magyarország tariffa-politikájára nézve, a minő bizonyára páratlan széles e világon. E vasútak régiek, üzletök erős, és kezelések mintaszerű. Nem szükséges emlitenem azt sem, hogy az előbbi már rég időtől, s az utóbbi ujabban nemcsak üzleti kezelésének feddhetlen ügyessége, hanem coulant eljárása által is kitünteti magát. És mégis e két vasút legnagyobb ellenségünk, nem rossz akaratból, de szükségből. — Ha csak rossz akaratból volnának ellenségünk: úgy volna ellenök igen egyszerű óvszer, remélhetnők az emberek változása által — mint az remélhető a tiszavidéki vasútnál — az akarat változását is. De a társaságok nem a rossz akarat, hanem helyzetök természetes következménye gyanánt állanak szemben velünk: és ezen aligha lehetséges segíteni, bármily jóakarat mellett is, míg e helyzet nem változik meg. Avagy azt hiszi valaki, hogy csupa jóakaratból befektetett

millióit ott hagyja a trieszti kikötőben a déli vasút, vagy holtta kárhóztatja sziszek-trieszti vagy zákány-trieszti vonalát a mi kedvünkért? Semmi okunk sincs ily üzleti rövidlátóságot tételni ifel róla. Hasonlóképen nem tehetjük fel az élesszeműosztrák államvasúti igazgatóságtól, hogy ne igyekezzék a román gabna szállítást megnyerni a fekete tengertől Bodenbachig, olcsóbb tariffák felállítása által versenyezni nem csak a tengeri úttal, hanem a csernoviczi tariffákkal is? A dunagőzhajózási társaság esete igazolja, hogy ily olcsóbb tariffák igenis adatnak, még pedig oly leszállított mérvben, hogy azokat a közbenső forgalomban nem alkalmazhatják, — s így bizonynyal holt betű marad a temesvár-orsovai vasút engedélyokmányának különben is halva született 21. §-a, s a keleti nyersterményeknek praemium adatik, hogy rajtunk át versenyezzenek velünk.

A tapasztalás igazolja, hogy a vasútak rendesen hajlandók arra, mikép a lokális üzlet érdekeit feláldozzák az átfutó üzletnek. Alacsony köteléki tariffákat adnak, miután nagyobb távolságokra van verseny, s kényszerítve vannak a szállítás megnyerése végett áldozatokat is hozni; — míg a helyi forgalom mindig biztos nekik, ott versenytől nem kell tartaniok, és épen ezért oly tariffákat szabnak, a milyent (a törvényes maximumok határain belül) nekik jönnek látszik. E helyi tariffákat legfeljebb olyankor mérséklük — de akkor is mindig csak hosszas nógatasra — midőn valamely nagy szállítmányt adó termelés kiveszéssel fenyeget. Kétségkívül ez fölötté helytelen dolog, miután a vasútak fő- és egyedül biztos forrása épen a helyi üzletben van, mely sokkal fontosabb reájok nézve a köteléki üzletnél, de tényleg így van. Ez az eset nálunk is.

Csak hogy nálunk még sokkal szomorubb következmények várhatók, mint bárhol másutt, miután körülményeink nem engednek javulásra kilátást. Minden valószínűség szerint a vasútak be fogják látni, hogy főérdekök a helyi üzletben van, hogy azzal vannak összeforrv. Minden valószínűség szerint vissza fognak térni annak ápolásához, s a messze kalandozás helyett saját ajtajuk előtt keresni forgalmi politikájuk helyes megoldását. Fájdalom, nálunk még erre sincs remény. Mert azt ugyan aligha lehet kívánni, hogy a helyi forgalom egy ré-

szének fejlesztése érdekében a helyi forgalom nagyobb részéről lemondjon valamely vasút. Mindig és minden vasút törekszik természetesen arra, hogy vonalait lehetőleg egészen, vagy legalább minél hosszabban fussa át a szállítmány. Ez oly természetes, hogy másként nem is lehet. Lehetne-e valamely vasútnál kívánni, hogy lokál üzlete egy részét támogassa az egész helyett? És mi, Magyarország, nem képezzük e vasútnak egész lokálüzletét. Mi csak egy, közbeneső rész vagyunk abban. A két végpont kívül esik rajtunk, s e két végpont felé természetesen gravitál az üzlet. Így rajtunk csak átfut az osztrák és német ipar keletre, a keleti nyerstermék nyugatra, mind a kettő a mi kárunkra. Egyedül marad minékünk az átvitel dicsősége, mert hát a jövedelem belőle a társaságoké, melyek idegenek; sőt ha átfutó üzletökben vesetességök van: a nálunk szedett lokáltarifákban azt is mi fizetjük.

Ily szomorú a helyzet, a melylyel szemben állunk. A tapasztalás igazolta, hogy csodás rózsaszínlátás kellett eddig is fel nem ismerni azt. Minden lépten-nyomon kimutatta az foga fehéret. Hanem eddig egy nagy előny ellensúlyozta azt: a vasúthálózat véghatára mi voltunk. A differenciál-tariffarendszer összes jótéteményei a mi fejünkre hullottak, s nem voltunk képesek felfedezni, hogy az 1850-es és 1860-as éveknek boldogsága mily ingatag alapon fekszik. Azóta tovább ment a vasúthálózat. Déloroszország piacai megnyitak: a csernoviczi tariffa mutatja, hogy a mit onnan várhatunk, az méltó kiegészítője lesz a Dunagőzhajótársaság XI. speciál-tariffájának. És a baj még közelebb jön, ha megnyílik a temesvár-orsovai vasút, s egy vállalat tisztán lokálüzleti célból köti össze Prágát és Bécsét is Bukaresttel. Mi csak egy közbeneső tag leszünk itt, a melyre a végpontok minden emelése óriás súlylával fog nehezedeni. Nem kell befogni szemünket a fenyegető vész elől. A strucz madár-féle politika ideje — mikor irigylendő optimismussal zákány-zágrábi és károlyváros-fiumei drága vonalakat építettünk versenyezni bele a versenytárs karjai közé — remélhetőleg örökre lejárt. A sok kidobott millió árán talán csak megtanultuk fölismerni helyzetünket.

E két közös vasút — méltó társuk a Dunagőzhajótársaság — valóban a legnagyobb baj Magyarország fölött. Állam-

férfit nem kötelezheti nagyobb hálára a nemzetet, mint a ki ezektől menti meg. A közös vasút eszméje ellenkezik a nemzeti lét legprimitívebb alapelveivel. A nemzet forgalmi politikáját uralja a vasút; uralhatja-e egy oly társaság, mely nemcsak idegen — mert hisz a többi vasúttársaság is az, — de szükségképen idegen marad mindig? A párisi békekötés mutatta, hogy Olaszország, — a frankfurti, hogy Németország lehetetlennek tartotta azt. Az egységes Ausztria politikai czélokából megtette, de az önálló létet élő Magyarország nem tűrheti el. Fájdalom, nemcsak nem tűrte el tényleg, de tett olyat is, mit az egységes Ausztria nem tett volna soha: engedélyezte fontos kapcsolatát Orsovánál azon társaságnak, mely Orsován innen is, túl is uralkodik, s így nemcsak érdek, de üzletkapcsolatot is teremtett: egyszóval adott a nemzetnek egy közös vasutat nemcsak Ausztria, hanem Románia felé is. Ez monstruosus tény, a mely megerősítette a Duna közös voltának szintén szomorú, de kikerülhetlen következményeit, melyekkel immár számolnunk kell ma is, és még jobban akkor ha a Vaskapu kitisztítása állandóvá teszi. A temesvár-orsovai vasút megkettőzteti e helyzet nehézségeit.

E társulatok elválasztása feltétlen követelmény. Ha el tudjuk választani úgy, mint Olaszország s tudunk a magyar kormánynak oly befolyást szerezni a magyar részre, mint az olasz kormány a Ferrovia dell'Alta Italiára: ám maradjon az egyszerű elválasztásnál a dolog. De ha erre nincs remény — a mint bizony nincs: — az állami megváltást kell szükségképen követelnünk, csak így szolgálhat az tisztán és egyedül a nemzeti érdekeknek. Olaszország példája mutatja, hogy előbb-utóbb ezzel végződik ugyis a dolog, s e tanulmány folyamán nem egyszer adtunk kifejezést azon meggyőződésünknek, hogy a tariffakérdés, és különösen a differenciál-tariffa nehéz kérdésének gyökeres megoldását csakis állami — egyedül a közérdek által uralt — vasúttaktól várhatjuk. Mennyivel inkább itt, hol egy nemzetközi óriás hálózat tagozatáról van szó az egyiknél; hol egyetlen tengeri kikötőnk s vele együtt minden eventualitás közt egyetlen biztos kiviteli utunk biztosítása, s hozzá vezető drága vasútaink megélhetéséről van szó a másikonál?

Az egyedül gyökeres megoldás: az elválasztás, illetőleg

megváltás nagymervű nehézségekkel fog járni bármikor is; az állami pénzügyek, az aldunai tartományok ingerült politikai viszonyai miatt még többel most. Legjobb esetben is azonban tetemes időt vesz igénybe, s így nagyon is szükséges tájékozni magunkat a jelen állapot keretén belől. Ezt annál inkább szükséges tennünk, mivel geográfiai helyzetünknel fogva kábaság volna azt hinni, hogy e differenciál-tariffák hatása alól kizárjuk magunkat, ha e vasútakat elv拉斯ztjuk, illetőleg megváltjuk. A mi ugyanis az aldunai nyersterményeknek nyugatra szállítását és a keleti iparczikkeknek nyugatról való fedezését illeti: a tapasztalás igazolja, hogy az lehetetlen. A mi piaczainkat nemcsak rajtunk éri el az aldunai gabona. Galacz Liverpooll, Odessá Marseille-lel tengeren folytat élénk kereskedést; és a csernoviczi tariffa megtanított reá, hogy nemcsak Stettin, hanem Délnémetország, Svájc is fenyegetve van általa. Ez ellen mi nem tehetünk. Sőt a mennyiben a vízi szállítás olcsóbb a száraznál: a Duna biztosan olcsóbb szállítási utat ad rajtunk is. Ez utat a vám eltörlése után nem lehet többé ignorálni, s meg kell barátkoznunk — akár akarunk, akár sem — a ténynyel, hogy akár rajtunk át, akár más uton piaczaikon megjelennek versenytársaink.

Az említett vállalatok elv拉斯ztása, illetőleg megváltása, minden esetben pedig nemzetiessé tétele nem azért szükséges, hogy ezen biztosan bekövetkező ténynek megakadályozására tegyünk hasztalan kísérletet. Még arra sem, hogy oly tariffa leszállításoktól óvjuk őket meg, a melyeket nem igazol teljesen a verseny. Jobban megóvjá őket attól saját érdekek. Hanem igen is szükséges azért, hogy a hazai termelvényeknek biztosítva legyenek legalább is azon méryben az előnyök, mint a hogy a versenytárs kapja azokat. Ezt várni közös vállalatok mellett, melyeknek érdeke nem azonos lokálüzletök egy részével, egészen naiv hiszékenység volna.

Mert a dolog nem is csekély. Szükséges esetleg áldozatokat is hozni. Ezt csak oly vasút teszi meg, a mely tudja, hogy az egyik vidéke vesztesége nem saját hálózatának más vidékére megy át, mert hisz az neki mindegy, ha ugyis az övé marad, hanem elvész reá nézve. Megteszi tehát oly privát társaság, mely össze van kötve vidéke érdekével, s melynek

nem mindegy, Magyarország vagy Románia gyarapodik-e; vagy megteszi a közérdek szempontjából kiinduló államvasút.

Főleg tehát a verseny az, a mit lehetővé kell tenni. A vámokat lerombolván, a forgalom elől sem a külföldön át, sem a Duna miatt a belföldön át el nem zárhatván magunkat, nincs egyéb hátra, mint ugyanazon fegyvert ragadni meg, melylyel ellenségeink birnak. Vagyis az olcsó átviteli tariffák mellé legalább oly olcsó kiviteli tariffákat teremteni. Még így is lesz veszteség, mert ha mértföldszámra ugyanannyit fizet is a magyar és a román búza, s a mértföldszám arányában különböző szállítási költséggel jelenik is meg a közös piacon: e különbség annál kisebb lesz, minél olcsóbb a tarifa. 100 mértföld mellett 1 krajczárjával 1 forint, $\frac{1}{2}$ krajczárjával csak 50 krajczár a különbség még akkor is, ha a mértföldszám szorosan megtartatik, s vagy nem adatnak differentiatariffák, a mire alig lehet gondolni, vagy ugyanolyan előnyök adatnak a hazai terményeknek is, a mit meg kell tennünk minden áron. Minden tariffaleszállítás, mint látjuk, csökkenti versenyképességünket, ha versenytársainknak adatik, még akkor is, ha nekünk is megadatik aránylagosan az. És éppen az a szomorú, hogy még ezt sem várhatjuk. Hogyan: a cs. kir. osztrák államvasút engedjen arányos tariffát a magyar buzának azért, hogy a bécsi fogyasztás Szegedről és ne Romániából fedeztessék: hisz ez egyértelmű azzal, hogy ő elveszti a szállítást Romániától Szegedig? Hasonló áll a gőzhajótársaságról. Vagy megfordítva hasonló kedvezményt adjon a temesvári iparcikknek, mint a prágainak kelet felé, azért, hogy Temesvár kapja a bukaresti piacot, hisz ez esetben ő elvesztené a prága-temesvári szállítást? Hogy ép e tekintetek irányadók a déli vasútnál, láttuk a félkrajczáros búza-tariffa eseténél.

Nincs más megoldás, mint a kivitel fokozatos és aránylagos emelése. Ezt nem lehet várni a közös vállalatoktól, és éppen ezért kell azokat elválasztani, vagy esetleg megváltani; de a kormánynak kötelessége minden lehetőt megtenni most is, hogy létesíttessék az. Az olasz Ferrovia dell' Alta Italianál az átviteli tariffák — merci in transito — képet nyújtanak, hogy

mily mérvig mehet itt a kormány, s a francia átviteli és kiviteli tariffák mutatják, mily fontosságot szentelnek ott is ez ügynek. Csakhogy nálunk nem kell az átvitelt serkenteni, kivéve Fiume felé, hanem annál inkább a kivitelt. Nagy kár volna, ha a közlekedési miniszterium tariffa osztálya — mint a hogy hírlík — feloszlattatnék. Nevezetes jövő vár még rá. Csakhogy természetesen kész program, és elég erély mellett. Minden tariffa, minden refakcia tudomására jön, mindig tudja, mily esélyek következnek be. Elég erély mellett igen sok esetben sikerülni fog neki nemzetközi forgalmunkban is az, a minél többre ma nem törekedhetünk, hogy tudniillik maguk az illető társaságokra reá fogja szorítani, miszerint a belföldi termények ugyanazon előnyt élvezzék a kivitelnél, mint a melyet élvez az átvitel; ha pedig ez nem sikerül, és félünk, sok esetben nem fog a közös vállalatok mellett sikerülni, akkor legalább azon vasutak által, a melyeknek tariffáira döntő befolyást gyakorol, eszközölni fog annyit, hogy az országnak ez utóbbi vasutak által átszelt vidéke nyerje meg egy részét annak, a mit a közös vasutak mente elveszített. A kelet felé való kivitelnél a tömösi uton teheti ezt, dél felé Fiume, fájdalom, míg a Kulpa nem szabályoztatik, vagy az eszék-károlyvárosi vasút ki nem épül, s azután is a budapesti forgalomra nézve teljesen el van zárva; észak felé a magyar államvasutaknak épen ez missiója. Remélhető, hogy e missió öntudatra ébred, s vagy a kartellt módosítja esetről-esetre a körülmények szerint megfelelő módon, vagy újra felveszi a versenyt, a melylyel annyi hasznot tett a mult években s még több hasznot tehet a jövőben.

Mindezen kérdéseket nem elméleti uton lehet megoldani, hanem minden egyes pillanatban a körülmények és a konjunkturák kívánalmai szerint. A ki magára vállalja: nehéz dolgot vállal magára. Mert nemcsak a közgazdaságtan legnehezebb két tanának, az ár és járadéknak, teljes és tiszta ismeretével kell birnia, hanem azon felül gyakorlott szemmel, tapintattal, mit csak hosszas előtanulmányozás és lelkiismeretes elmélkedés ad meg. De viszont a haszon, melyet okozhat, nem mindennapi. Nem lehet tulozni e kérdés fontosságát. Csak megközelítésért egy példát. Mannheimba — mint láttuk, — fizet Dubnóból a délorosz gabna 179 krajczárt 1711

kilometerre; Nyiregyházáról 193 krt 1357 kilometerre. A nyiregyház-mannheimi kulcs szerint kellene fizetni Dubnótól Mannheimbe $243\frac{1}{2}$ krt vagyis $64\frac{1}{2}$ krral többet, mint a mennyit fizet most. Ezen $64\frac{1}{2}$ kr a természetesen kívül (olcsóbb termelés stb.) mesterséges hátrány a magyar gabonára. Az árak nivellirozása miatt azonban e hátrányt érzi az összes magyar termelvény. A földművelés minden mázsza után fizeti a megfelelő kárt; de a nemzet is fizeti a tényleg külföldre vitt gabona után, mert annyival kevesebbért kell eladnia. 24 millió mázsánál — ennyire megy átlag gabnakivitelünk, és $4\frac{1}{2}$ millió mázsza kivitt lisztnél, ha ez utóbbit csak 6 millió mázsza gabnára számítjuk is, tehát 30 milliónál megy ez $64\frac{1}{2} \times 30 = 19.350.000$ forintra. El kár el van hárítva, mihelyt egyenlősitve van minden versenytársainkkal minden kiviteli vonalon a tariffa. Ily összegek forognak itt szóban, s ily összegek megmentéséről van itt szó.

Ez összegek ugyanis megmenthetők, csak szakképzett erély és jóakarát kell hozzá; nem műkedvelés, hanem tudás. Annál fontosabb pedig e megmentés, mert még így is óriási hátrányokat szenvedünk. Lehet mondani, hogy néhány év óta lépésről-lépésre hátrálunk. Legbiztosabbnak hitt piacainkról vernek ki bennünket. Ez részben elháríthatlan, mert nem akadályozhatjuk meg azt, hogy a délorosz vasúti hálózat ne építtessék ki gyorsan, s ezáltal ne legyen képesebb a délorosz buza szembeszállni velünk. De ha érzékenyen sújt már maga ez is: ne engedjük e természetes veszteséget még mesterségesen is fokoztatni az által, hogy ők a távolabb fekvés hátrányától is megfosztassanak; s mivel nem lehet az ő szállítási költségeiket felemelni: szállítsuk le a magunkéit. Nehezen fog ez áldozattal járni vaspályáink részéről, miután a délorosz búza tényleges viteldíját kell utánozni csak a mértföldszám arányában, azok pedig aligha dolgoznak veszteségre. De ha áldozattal is jár: ez áldozatot, termelő vidéke érdekeiért egy azzal összeforrott érdekü — tehát nem közös vállalat, vagy az állami felsőbb érdekeknek hódoló államvasút szívesen megteszi, ugysis kevés ideig tart az, hogy a versenyző gabnát szállító vasutak veszteséggel dolgozzanak. — Beleunnak abba hamar.

Ily esetről esetre való öntudatos tariffapolitikát kell követnünk a külforgalomban. A belforgalomban még ez idő szerint — Budapest egyes felkiáltásait kivéve — nem éreztük a differenciál-tariffák hatását. Az országos forgalom gyors fejlődésével szemben valószínűleg nemsokára eljön az idő, a melyben érezni fogjuk itt is. A tapasztalat igazolta más országokban is, miszerint általános elvek a belföldi tariffapolitikában sem érnek sokat. Esetről-esetre a közérdek képviselője, a kormány, van jogosítva kizárólag e fontos kérdések eldöntésére. Ha általános vasúti törvénnyel iratik körül a kormány eljárása; ha a refakeziarendszer tényleg is megszüntettetik; ha az egész belföldi forgalomban egyöntetű osztályozás létesítetik; ha az államvasútak rendszere fejlesztetik stb. az mind lényegesen segíti előre a helyzet tisztázását.

Azonban utoljára is igaza volt a nagy államférfiúnak, a ki azt mondta: »men, and not measures.« Főleg emberek és végrehajtás kellenek öntudatos alapon, és nem paragrafusok itt is. Az élet kívánalmaihoz gyors alkalmazkodás általános politikai elvek alapján: ez itt is a kormány feladata. És itt is állanak, — habár nem oly szembeszökőleg, mint a külforgalomnál — gr. Zichy József azon szavai, melyeket jellegemű választottam:

»Határozott nézetemet fejezem ki, midőn kimondom, hogy a szállítási vállalatokat, csak, mint a forgalom előmozdítóit ismerhetem el jogosultaknak; hogy nem ők szabhatják meg az országos kereskedelmi központokat, és nem ők vannak felhatalmazva kedvezni valamely forgalmi központnak; hanem, hogy a kereskedelem maga, a nagy közönség érdekében, melynek viszont ő szolgál, határozza meg emporiumait; és e szerint intézni a szállítást: ez feladata a vállalatoknak; s itt közbejárni, ha ez magától nem történik: ez feladata a kormánynak.«

A felhasznált művek sorozata.

A jelen mű megírásánál a következő *hivatalos* természetű források használtattak föl:

— Report of the Royal Commissioners on Railways 1865—66.

— Report of the Irish Railway Commissioners 1867—68.

— Report of the Joint Committee on Railway Companies Amalgamation 1872.

— Standing Orders of the House of Lords and Commons for private Bills. Session 1873.

— Returns by the Board of Trade on the Capital, Traffic, Receipts and Expenditure of the Railway Companies of the United Kingdom.

— Shelford : Law of Railways. 4-th edition 1869.

— Hodges ; On Railways. 4-th edition. 1865.

— J. H. Redman : The law of railway Companies, as carriers 1870.

— Bigg. Supplement to the twelfth edition of the General Railway Acts. 4-th edition. 1872.

— Paper Furnished by W. A. Malcolm, assistant secretary by the Board of Trade. 1872.

— Memoranda on Belgian railways. 1866.

— Sullivan : Memoranda on foreign railways. 1865.

— Fassiaux : Particulars and Companion of the Railway Service. 1866.

— A. Chaix : Annuaire officiel des chemins de fer.

— Annales des ponts et chaussées.

— Enquête sur l'exploitation des chemins de fer. 1863.

— Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur le régime general des chemins de fer. 1875.

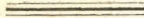
— Statistique centrale des chemins de fer. Documents financiers.

- Bulletin des lois.
- Chemins de fer de l'Europe. Resultats generaux de l'exploitation.
- Annuaire du ministre des travaux publics. 1872.
- Lamè-Fleury : Code annoté des chemins de fer. 1868.
- Lamè-Fleury : Bulletin annoté de chemins de fer.
- G. Palaa : Dictionnaire legislative et reglementaire des chemins de fer. 1872.
- Sarrut : Legislation et jurisprudence sur le transport des marchandises.
- Felix Lucas : Les voies de communication de la France. 1873.
- Marc : Recueil de jurisprudence sur les tarifs differentiels. 1872.
- Annuaire officiel des chemins de fer belges.
- Gesetzblatt für Preussen.
- Gesetzblatt für das deutsche Reich.
- Preussisches Handelsarchiv 1866-tól.
- Verhandlungen der Enquete-Commission über die Differential-Tariffen 1872.
- A német nemzetgazdák;
- A német Handelstag ;
- A szász mezőgazdák kongresszusainak tárgyalásai.
- Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung. 1872.
- Koch : Das deutsche Eisenbahnrecht.
- Hivatalos törvénytár.
- Törvények és rendeletek tára.
- Vasúti okmánytár.
- Bericht der Sectionen der Transport Enquete. 1872.
- Rückblick auf die Gründung und Wirksamkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A magán szerzők közül különös figyelemmel voltam :

- William Galt : Railway Reform. 1865.
- William Chambers : About railways. 1865.
- Williams : Railway Question. 1870.
- Jacqmin : De l'exploitation des chemins de fer. 1867.
- Cotellet : Legislation française des chemins de fer 1864.
- Paul Boiteau : Le regime des chemins de fer français. 1875.
- Marché : Les poids morts dans les transports. 1874.

- Duverdy: Traité du contrat de transport par terre. 1872.
- Société de la législation Comparée. (Bulletin).
- Malézieux: Travaux publics des Etats Unis de l'Amerique 1870.
- Franqueville: Le système des travaux publics en Angleterre. 1874.
- Malézieux: Le chemins de fer anglais. 1873.
- Ravinet: Code des ponts et chaussées.
- Heusschen: Tariffs de chemins de fer.
- Bessel: Preussisches Eisenbahnrecht.
- Stein: Zur Bildung eines Eisenbahnrechtes.
- Van Bryssel: L'industrie et le commerce en Belgique. 1868.
- Michaelis: Die Differentialtariffe der Eisenbahnen. 1864.
- Hieronymi: A közmunkák állami kezelése Franciaországban. 1874.
- Matlekovics: A vasúti különbözeti viteldíjak.
- Az országos közgazdasági gyűlés évkönyve.
- Kohn: Die Eisenbahn-gesetzgebung in England, — stb., azon felül egy rakás mű Schöler, Perrot, Westphalentől, egy rakás értekezés elszórva, röpiratok, a vasúttársaságok tariffái, hivatalos adatai, a Kohn-féle és a magyar statistika stb., a melyekre a szövegben történik utalás. A t. olvasó meg fogja jegyezni, hogy e művek egy részét szerző csak a sajtó alá rendezésnél használhatta, de hogy ez alkalommal használta: nem akarja eltitkolni.



TARTALOM.

	<i>Lapszám</i>
I. Bevezetés	3
II. A különbözeti árszabályok Angliában	22
III. A különbözeti árszabályok Svájcban. (Toldalékul: a különbözeti árszabályok az északamerikai Egyesült-Államokban)	80
IV. A különbözeti árszabályok Belgiumban	89
V. A különbözeti árszabályok Franciaországban	107
VI. A különbözeti árszabályok Németországban	155
VII. A különbözeti árszabályok nálunk	194
VIII. A vasutak állása és a tariffaügy	231
IX. A tariffák képződése és szervezete	248
X. Következtetések és alkalmazás	285
A felhasznált művek sorozata.	301

ÉRTEKEZÉSEK

a társadalmi tudományok köréből.

Első kötet. 1867—1870.

I. Szám. Az uzsora törvényekről. Szinovác z György től. 1867. 17 l.	Ára 10 kr.
II. Szám. A magyar mezőgazdaság. Keleti Károlytól. 1867. 19 l.	10 kr.
III. Szám. A nemzet szellemi élete a párisi kiállításon. Dr. Ko- nek Sándortól 1868. 42 l.	20 kr.
IV. Szám. A magyar Korona országainak legújabb népesedési moz- galmai. Dr. Kon ek Sándortól. 1868. 52 l.	10 kr.
V. Szám. Jogtudomány s nemzetgazdaságtan. Kautz Gyulá- tól. 1868. 38 l.	20 kr.
VI. Szám. A statistika hivatalos és tudományos mivelése. Ke- leti Károlytól. 1868. 41 l.	20 kr.
VII. Szám. A római jog s az ujjabbkori jogfejlődés. Pulszky Ágostontól. 1869. 27 l.	10 kr.
VIII. Szám. Gaius. Rentmeister Antaltól. 1869. 116 l.	30 kr.
IX. Szám. Zádor György magyar akadémiai tag emlékezete. Tóth Lőrincztől. 1869. 26 l.	20 kr.
X. Szám. A törvénykezés reformja. Ökröss Bálinttól. 1869. 18 l.	20 kr.
XI. Szám. A büntetés rendszerről általában, különösen a halál- büntetésről Poroszországban. Csatskó Imrétől. 1870. 26 l.	20 kr.
XII. Szám. A bírósági szervezet, különösen a bíróságok megalá- kulása. Baintner Jánostól. 1870. 37 l.	20 kr.

Második kötet. 1870—1874.

I. Szám. A fogyasztási egyletek. Dr. Vécsey Tamástól. 1870. 59 l.	20 kr.
II. Szám. Az emberi öntudat jelen fokáról. Dr. Barsi József- től. 1870. 27 l.	10 kr.
III. Szám. Kassa város parketkészítése a XV. század kezdetén. Wenzel Gá usztá vtól. 1870. l.	10 kr.
IV. Szám. Emlékbeszéd Császár Ferencz tiszteleti tag fölött. Dr. Suhayda Jánostól. 1871. 12 l.	10 kr.
V. Szám. Szemle a magyar jogászyűlések munkássága s ered- ményei felett. Tóth Lőrincztől. 1872. 88 l.	30 kr.
VI. Szám. Modern alkotmányos monarchiai intézmények. Ladá- nyi Gedeontól. 1873. 28 l.	10 kr.

VII. Szám. Emlékbeszéd Rau Károly Henrik felett. Kaut Gyulától. 1873. 16 l.	10 kr.
VIII. Szám. A nemesség országgyűlési fejenként való megjelenésének megszűnése. Hajnik Imrétől. 1873. 18 l.	10 kr.
IX. Szám. A részvénytársulati ügy törvényhozói szempontból. Dr. Matlekovits Sándortól. 1873. 32 l.	10 kr.
X. Szám. Mezőgazdasági statistika a nemzetközi kongresszusokon. Keleti Károlytól. 1874. 32 l.	10 kr.
XI. Szám. A székely kérdés. Galgóczy Károlytól. 1874. 24 l.	10 kr.
XII. Szám. Az emberi élet-tartam és a halandóság kiszámításáról; 4 graphicus rajzzal. Körösi Józseftől. 1874. 52 l.	30 kr.

Harmadik kötet. 1875.

I. Szám. A kényszer-egység a csődeljárásban. Apáthy Istvántól. 1875. 25 l.	18 kr.
II. Szám. Quetelet emlékezete. Keleti Károlytól. 1875. 24 l.	10 kr.
III. Szám. Magyarország népesedési mozgalma 1864—1873-ban és a cholera. Keleti Károlytól. 1875. 56 l.	40 kr.
IV. Szám. Ujabb adataink Magyarország bűnvádi statistikájából. Konek Sándortól. 1875. 55 l.	35 kr.
V. Szám. A statistika és a nemzetgazdaságtan közti viszony a mai korban. Konek Sándortól. 1875. 26 l.	15 kr.
VI. Szám. Emlékbeszéd Szigethi Wurga János l. tag felett. Galgóczy Károlytól. 1875. 23 l.	15 kr.
VII. Szám. Statistikai tanulmányok hazánk közegészségi állapota felett. Dr. Weszelovszky Károlytól	70 kr.
VIII. Szám. Visszapillantás az előbbi m. k. curiának 1724—1769-ki működésére. Wenzel Gusztávtól	80 kr.
IX. Szám. Emlékbeszéd Csacskó Imre l. tag fölött. Pauler Tivadartól	10 kr.

Negyedik kötet. 1876.

I. Szám. Visszapillantás közigazdaságunk egy negyed századára. Keleti Károlytól	20 kr.
II. Szám. Az összehasonlító jogtudomány és a magyar magánjog. Wenzel Gusztávtól	25 kr.
III. Szám. A szóbeliség, közvetlenség és nyilvánosság rendszere a polgári törvénykezésben magyar szempontból. Tóth Lőrincztől	40 kr.